This is a digital copy of a book that was preserved for generations on library shelves before it was carefully scanned by Google as part of a project to make the world's books discoverable online.

It has survived long enough for the copyright to expire and the book to enter the public domain. A public domain book is one that was never subject to copyright or whose legal copyright term has expired. Whether a book is in the public domain may vary country to country. Public domain books are our gateways to the past, representing a wealth of history, culture and knowledge that's often difficult to discover.

Marks, notations and other marginalia present in the original volume will appear in this file - a reminder of this book's long journey from the publisher to a library and finally to you.

Usage guidelines

Google is proud to partner with libraries to digitize public domain materials and make them widely accessible. Public domain books belong to the public and we are merely their custodians. Nevertheless, this work is expensive, so in order to keep providing this resource, we have taken steps to prevent abuse by commercial parties, including placing technical restrictions on automated querying.

We also ask that you:

+ *Make non-commercial use of the files* We designed Google Book Search for use by individuals, and we request that you use these files for personal, non-commercial purposes.
+ *Refrain from automated querying* Do not send automated queries of any sort to Google's system: If you are conducting research on machine translation, optical character recognition or other areas where access to a large amount of text is helpful, please contact us. We encourage the use of public domain materials for these purposes and may be able to help.
+ *Maintain attribution* The Google "watermark" you see on each file is essential for informing people about this project and helping them find additional materials through Google Book Search. Please do not remove it.
+ *Keep it legal* Whatever your use, remember that you are responsible for ensuring that what you are doing is legal. Do not assume that just because we believe a book is in the public domain for users in the United States, that the work is also in the public domain for users in other countries. Whether a book is still in copyright varies from country to country, and we can't offer guidance on whether any specific use of any specific book is allowed. Please do not assume that a book's appearance in Google Book Search means it can be used in any manner anywhere in the world. Copyright infringement liability can be quite severe.

About Google Book Search

Google's mission is to organize the world's information and to make it universally accessible and useful. Google Book Search helps readers discover the world's books while helping authors and publishers reach new audiences. You can search through the full text of this book on the web at `http://books.google.com/`

A propos de ce livre

Ceci est une copie numérique d'un ouvrage conservé depuis des générations dans les rayonnages d'une bibliothèque avant d'être numérisé avec précaution par Google dans le cadre d'un projet visant à permettre aux internautes de découvrir l'ensemble du patrimoine littéraire mondial en ligne.

Ce livre étant relativement ancien, il n'est plus protégé par la loi sur les droits d'auteur et appartient à présent au domaine public. L'expression "appartenir au domaine public" signifie que le livre en question n'a jamais été soumis aux droits d'auteur ou que ses droits légaux sont arrivés à expiration. Les conditions requises pour qu'un livre tombe dans le domaine public peuvent varier d'un pays à l'autre. Les livres libres de droit sont autant de liens avec le passé. Ils sont les témoins de la richesse de notre histoire, de notre patrimoine culturel et de la connaissance humaine et sont trop souvent difficilement accessibles au public.

Les notes de bas de page et autres annotations en marge du texte présentes dans le volume original sont reprises dans ce fichier, comme un souvenir du long chemin parcouru par l'ouvrage depuis la maison d'édition en passant par la bibliothèque pour finalement se retrouver entre vos mains.

Consignes d'utilisation

Google est fier de travailler en partenariat avec des bibliothèques à la numérisation des ouvrages appartenant au domaine public et de les rendre ainsi accessibles à tous. Ces livres sont en effet la propriété de tous et de toutes et nous sommes tout simplement les gardiens de ce patrimoine. Il s'agit toutefois d'un projet coûteux. Par conséquent et en vue de poursuivre la diffusion de ces ressources inépuisables, nous avons pris les dispositions nécessaires afin de prévenir les éventuels abus auxquels pourraient se livrer des sites marchands tiers, notamment en instaurant des contraintes techniques relatives aux requêtes automatisées.

Nous vous demandons également de:

+ *Ne pas utiliser les fichiers à des fins commerciales* Nous avons conçu le programme Google Recherche de Livres à l'usage des particuliers. Nous vous demandons donc d'utiliser uniquement ces fichiers à des fins personnelles. Ils ne sauraient en effet être employés dans un quelconque but commercial.

+ *Ne pas procéder à des requêtes automatisées* N'envoyez aucune requête automatisée quelle qu'elle soit au système Google. Si vous effectuez des recherches concernant les logiciels de traduction, la reconnaissance optique de caractères ou tout autre domaine nécessitant de disposer d'importantes quantités de texte, n'hésitez pas à nous contacter. Nous encourageons pour la réalisation de ce type de travaux l'utilisation des ouvrages et documents appartenant au domaine public et serions heureux de vous être utile.

+ *Ne pas supprimer l'attribution* Le filigrane Google contenu dans chaque fichier est indispensable pour informer les internautes de notre projet et leur permettre d'accéder à davantage de documents par l'intermédiaire du Programme Google Recherche de Livres. Ne le supprimez en aucun cas.

+ *Rester dans la légalité* Quelle que soit l'utilisation que vous comptez faire des fichiers, n'oubliez pas qu'il est de votre responsabilité de veiller à respecter la loi. Si un ouvrage appartient au domaine public américain, n'en déduisez pas pour autant qu'il en va de même dans les autres pays. La durée légale des droits d'auteur d'un livre varie d'un pays à l'autre. Nous ne sommes donc pas en mesure de répertorier les ouvrages dont l'utilisation est autorisée et ceux dont elle ne l'est pas. Ne croyez pas que le simple fait d'afficher un livre sur Google Recherche de Livres signifie que celui-ci peut être utilisé de quelque façon que ce soit dans le monde entier. La condamnation à laquelle vous vous exposeriez en cas de violation des droits d'auteur peut être sévère.

À propos du service Google Recherche de Livres

En favorisant la recherche et l'accès à un nombre croissant de livres disponibles dans de nombreuses langues, dont le français, Google souhaite contribuer à promouvoir la diversité culturelle grâce à Google Recherche de Livres. En effet, le Programme Google Recherche de Livres permet aux internautes de découvrir le patrimoine littéraire mondial, tout en aidant les auteurs et les éditeurs à élargir leur public. Vous pouvez effectuer des recherches en ligne dans le texte intégral de cet ouvrage à l'adresse `http://books.google.com`

Turkey.

Réclamations du Gouvernement impérial ottoman.

STANFORD LIBRARIES

HE
3230
C53T9

STANFORD LIBRARIES

HOOVER INSTITUTION
on War, Revolution, and Peace

FOUNDED BY HERBERT HOOVER, 1919

ARBITRAGE

ENTRE LE GOUVERNEMENT IMPÉRIAL OTTOMAN

ET

LA COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER ORIENTAUX.

CONCLUSIONS COMPLÉMENTAIRES

A LA

1RE RÉCLAMATION

DU

GOUVERNEMENT IMPÉRIAL

RÉSILIATION DES CONVENTIONS

CONSTANTINOPLE.

IMPRIMERIE DU "LEVANT HERALD"

1903.

STANFORD LIBRARIES

HOOVER INSTITUTION
on War, Revolution, and Peace

FOUNDED BY HERBERT HOOVER, 1919

ARBITRAGE

ENTRE LE GOUVERNEMENT IMPÉRIAL OTTOMAN

ET

LA COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER ORIENTAUX.

CONCLUSIONS COMPLÉMENTAIRES

A LA

1RE RÉCLAMATION

DU

GOUVERNEMENT IMPÉRIAL

RÉSILIATION DES CONVENTIONS

CONSTANTINOPLE.

IMPRIMERIE DU LEVANT [illegible]

1903.

STANFORD LIBRARIES

HOOVER INSTITUTION
on War, Revolution, and Peace

FOUNDED BY HERBERT HOOVER, 1919

ARBITRAGE

ENTRE LE GOUVERNEMENT IMPÉRIAL OTTOMAN

ET

LA COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER ORIENTAUX.

CONCLUSIONS COMPLÉMENTAIRES

A LA

1RE RÉCLAMATION

DU

GOUVERNEMENT IMPÉRIAL

RÉSILIATION DES CONVENTIONS

HE 3...

CONSTANTINOPLE.

IMPRIMERIE DU "LEVANT HERALD"

1903.

Dagdeviren
Collection

CONCLUSIONS COMPLÉMENTAIRES

DU

GOUVERNEMENT IMPÉRIAL

A SES DEMANDES Nos 1 & 2.

Par ses Réclamations Nos 1 et 2, le Gouvernement Impérial a demandé, pour divers motifs, la résiliation de la Convention du 18 Mai 1872, de ses Annexes et de toutes les Conventions accessoires existant entre le Gouvernement Impérial et la Compagnie.

Aux motifs déjà invoqués et qui justifient amplement cette demande, le Gouvernement Impérial vient en ajouter un autre non moins important.

Il avait été convenu, en 1869, que la Société chargée de l'exploitation des Chemins concédés, devait être formée au capital de 150,000,000 de francs (voir Annexe I, Acte du 17 Août 1869 relatif à la nouvelle Société d'exploitation, Article 1er, page 92, et l'adhésion du Gouvernement Impérial, pages 96-97).

La Compagnie d'exploitation s'est constituée, cependant, avec un capital de 50 millions de francs; mais pour être, tant soit peu, d'accord avec l'engagement pris par l'Acte précité du 17 Août 1869, l'Article 4 des statuts de la Société, portait:

« Le fonds social est fixé à 50 millions de francs, divisés en « cinq cent mille actions de cinq cents francs chacune. »

« Le capital social sera porté, par deux augmentations succes- « sives, à cent cinquante millions de francs.—Ces deux augmentations « s'opèreront dans les conditions suivantes ».

« Une première augmentation de cinquante millions dans le « fonds social, se réalisera lorsque le tiers du réseau des Chemins « de fer de la Turquie d'Europe sera construit, et la seconde aug- « mentation de cinquante millions dans le fonds social, se réalisera « lorsque les deux tiers du réseau des Chemins de fer de la Turquie « d'Europe seront construits; de telle sorte que, lorsque les deux « tiers du réseau seront achevés, soit environ treize cents kilomètres, « le fonds social se trouvera porté à cent cinquante millions de « francs. . . . »

En 1872, la Compagnie d'exploitation se réservait, par l'Article 19 de la Convention de 1872, la faculté de changer de nationalité (1), mais avec l'autorisation du Gouvernement Impérial.

En 1878, elle prit la nationalité autrichienne, et présenta au Gouvernement Impérial les statuts de la nouvelle Société dans laquelle le capital social était fixé à 50 millions de francs. L'Article 7 de ces statuts porte que la Société est constituée dès que le capital-

(1) Ledit Article 19 est ainsi conçu : « Si la Compagnie d'exploitation se transforme en « Société d'une autre nationalité, elle ne pourra le faire qu'avec l'approbation préalable du « Gouvernement Impérial.

action nominal est souscrit et le 50 °/₀ du montant nominal *versé* (voir Annexe II).

Le Gouvernement Impérial, en prenant acte de cette communication, informait ladite Société par sa lettre du 12/24 Novembre 1879 (voir Annexe III), « que sa transformation en Compagnie Au-« trichienne et les dispositions des statuts de la nouvelle Société ne « peuvent ni ne pourront, dans aucun cas, altérer ou modifier les « obligations de la Compagnie envers le Gouvernement Impérial, « telles qu'elles résultent des Contrats et Actes en vigueur, ni ac-« croître les droits de la Compagnie, ni porter atteinte aux droits et « prérogatives du Gouvernement Impérial.»

En 1888, le Gouvernement Impérial avait demandé aux Arbitres d'ordonner la résiliation des Conventions. Parmi les divers motifs qu'il invoquait à l'appui de cette demande, le Gouvernement Impérial a soutenu que la Compagnie d'exploitation se trouvait dans une situation irrégulière: 1° parce que les nouveaux statuts (Article 5, voir Annexe II) comprenaient, dans l'objet de la Société, le pouvoir d'exploiter toute autre ligne construite ou à construire dans l'Empire Ottoman ou dans d'autres pays; 2° parce que la Compagnie avait pris la dénomination de *Compagnie Générale des Chemins de fer Orientaux,* au lieu de conserver sa dénomination primitive: *Compagnie d'exploitation des Chemins de fer de la Turquie d'Europe*, et 3° parce que le capital social se trouvait réduit de 150 millions à 50 millions de francs dont 25 millions seulement versés constituaient une garantie effective.

Par l'avis séparé que les Arbitres de la Compagnie ont émis en 1888 et qui a été approuvé par le Sur-Arbitre, M. de Gneist, la demande en résiliation du Gouvernement Impérial a été rejetée. Cet

avis porte, en ce qui concerne la matière qui nous occupe, que le moyen tiré des changements apportés aux statuts de la Compagnie, ne pouvait être accueilli, parce que « le Gouvernement « Impérial, s'il croyait avoir à se plaindre de ces modifi- « cations, eût dû demander préalablement, au Tribunal Arbitral, « de condamner la Compagnie à revenir sur les changements « qui seraient reconnus contraires à ses droits ou nuisibles à ses « intérêts; qu'il a, d'ailleurs, pleinement sauvegardé ses droits en « écrivant, le 12/24 Novembre 1879, à la Compagnie que les dis- « positions des statuts de la Société transformée *ne pourraient, en « aucun cas, altérer ou modifier les obligations de la Compagnie « envers le Gouvernement Impérial.* »

Par suite de ce qui précède, le Gouvernement Impérial se trouvait en face d'une Compagnie d'exploitation au capital de 50 millions de francs. Sur ce capital, 25 millions avaient été versés lors de la constitution de la Société, et 15 millions ont été appelés depuis, ce qui a porté le capital social effectif à 40 millions de francs. Aussi, dans le bilan de la Compagnie de 1888 ci-annexé (Annexe IV), figurent au passif le capital de 50 millions et à l'actif les 10 millions restant à verser par les actionnaires. La lecture de ce bilan permet de relever que la Concession n'avait rien coûté à la Compagnie, *qu'elle n'était représentée dans le bilan par aucune somme, et que le capital social de 40 millions était un capital effectivement versé* et représenté par le matériel roulant évalué à 20,489,380 francs et par des créances.

Mais depuis, la Compagnie d'exploitation, par des combinaisons financières dont elle seule connaît le secret, est arrivée à faire disparaître *ce capital effectif*, et, aujourd'hui, elle n'a, pour tout

capital, que la valeur de la Concession. Ainsi, tandis que dans le bilan de 1888, comme nous le disons ci-dessus, figurait un capital effectif de 40 millions de francs, sans assignation d'aucune valeur à la Concession, dans le bilan de 1889, déjà le capital effectif disparaît et, pour balancer le bilan, la Compagnie fait figurer à l'actif le matériel roulant comme ayant une valeur de 60,118,272 francs, avec la mention que dans cette somme se trouve aussi *la valeur de la Concession* (voir Annexe V).

Le bilan du 31 Décembre 1890 (voir Annexe VI) sépare déjà le matériel roulant de la valeur de la Concession; évalué le premier à 19,752,363 francs, ce qui se rapproche du chiffre de 20,372,717 francs indiqué dans le bilan de 1888, et la seconde à 40,556,626 francs, ce qui explique que, dans le bilan de 1889, on a confondu le matériel roulant et la valeur de la Concession, en leur attribuant ensemble une valeur totale de 60 millions de francs, mais qu'en réalité, le matériel ne représentait que 20 millions environ et la valeur de la Concession 40 millions de francs.

Il résulte de ce qui précède, que la Compagnie avait un capital effectif de 40 millions de francs, qui a disparu. La Compagnie n'a plus un centime de capital; mais, comme elle voulait présenter un bilan en dissimulant cette disparition, elle évalue la Concession à 40 millions de francs.

La première année, c'est-à-dire en 1889, lorsqu'elle a voulu dissimuler la disparition du capital en le remplaçant par la valeur de la Concession, elle a fait preuve de timidité et, pour ne pas donner l'éveil, elle a confondu la valeur de la Concession avec le matériel roulant, le mobilier, etc., et elle a donné à l'ensemble une valeur de 60 millions de francs. Mais, en 1890, ces scrupules disparaissent, la réalité se fait jour, et la Compagnie indique clairement

que le matériel roulant représente 20 millions et la Concession, 40 millions. — En l'état, la Compagnie n'a, pour tout capital, que la valeur de sa Concession.

S'il est constant que la Compagnie avait, en 1888, un capital de 40 millions, s'il est certain que, dans le bilan de 1889, ce capital disparaît et est remplacé par la valeur de la Concession, il y a lieu de se demander ce qu'est devenu le capital versé de 40 millions de francs. L'a-t-on remboursé aux actionnaires? L'a-t-on perdu? Nous ne voulons pas nous avancer jusqu'à expliquer les procédés de la Compagnie, ni ses mobiles. Nous préférons lui laisser le soin d'expliquer la disparition du capital effectif et son remplacement par la valeur de la Concession. Mais, que le capital effectif ait été perdu, ce qui est inexplicable, étant donnés les gros bénéfices réalisés par la Compagnie et les répartitions importantes qu'elle en a fait aux actionnaires, (1) —ou qu'il ait été remboursé aux actionnaires, un fait incontestable c'est qu'il a disparu. Dans l'un et l'autre cas, la situation de la Compagnie n'est pas légale.

S'il y a eu remboursement du capital, la Compagnie se trouve dissoute faute de capital. Mais, supposons le cas le plus favorable. Supposons qu'elle a perdu son capital et examinons quel était son devoir dans une telle occurrence. Pouvait-elle dissimuler cette perte en donnant à la Concession une valeur fantaisiste? Sans doute

---

(1) Même en 1889, la Compagnie a distribué aux actionnaires 50 francs par action de 400 francs, soit 12½%, sans compter qu'elle a, la même année, décidé de leur distribuer encore 2,500,000 francs, soit 7% de dividende supplémentaire; en un mot, la même année où le capital disparaissait et où cette disparition était dissimulée en faisant figurer la Concession comme ayant une valeur de 40 millions, la Compagnie distribuait à ses actionnaires un dividende d'ensemble de 20%, soit le cinquième du capital versé.

non. Elle aurait dû, au contraire, convoquer ses actionnaires pour décider si, vu la disparition du capital, la Compagnie devait ou non être dissoute.

Une règle universellement admise exige qu'en cas de perte d'une partie importante du capital, les administrateurs convoquent tous les actionnaires en assemblée générale, à l'effet de décider s'il y a lieu de prononcer la dissolution de la Société. Cette règle est sanctionnée par les différentes législations. En France, la convocation doit être faite en cas de perte des trois quarts du capital (1); en Italie, lorsque le capital est diminué d'un tiers (2); en Allemagne, lorsque la perte atteint la moitié du capital (3). Il en est de même en Belgique (4) et en Hongrie (5). En Autriche, il y a plus. Lorsqu'une Société perd la moitié de son capital, le conseil d'administration doit, non seulement convoquer l'assemblée générale, mais aussi faire part de cette perte à l'Autorité compétente, ce qui s'explique par le fait que les Sociétés anonymes sont encore soumises, en Autriche, au régime de l'autorisation. L'Article 240 du Code de Commerce Autrichien porte, en effet : « Si le dernier bilan constate que le « capital social est diminué de moitié, le conseil d'administration « doit convoquer *immédiatement* une assemblée générale et *en faire* « *part à l'Autorité compétente.* Celle-ci peut prendre connaissance « des livres et ordonner la dissolution de la Société. »

---

(1) Loi de 1867, Article 37.»

(2) Code de Commerce, Article 240.

(3) Loi du 18 Mai 1873, Article 72.

(4) Code de Commerce de 1876, Article 187.

(5) Code de Commerce, Article 145.

Or, il est certain que la Compagnie d'exploitation n'a ni convoqué une assemblée générale pour informer les actionnaires, que le capital social a disparu, ni informé l'Autorité compétente de cette situation.

Quelles sont les conséquences légales de cet état de choses? C'est que *tout intéressé* a le droit de demander la dissolution de la Société. « Si l'assemblée générale n'est pas convoquée, » dit M. Rousseau, dans son récent ouvrage sur les Sociétés Commerciales françaises et étrangères, « ou si elle n'a pu se constituer régulière-« ment, *tout intéressé* a le droit de recourir aux Tribunaux et de « demander la dissolution de la Société. Ce droit appartient, non « seulement aux Actionnaires, mais aussi aux créanciers sociaux» (voir ouvrage cité, N° 2583; voir dans le même sens, Houpin, Traité des Sociétés, Tome I, N° 636; Cohendy et Darras, Code de Commerce, Article 37, N° 6).

Ces principes doivent d'autant plus être suivis en Autriche que le conseil d'administration n'est pas seulement tenu de convoquer l'assemblée générale, mais qu'il doit encore informer de la perte du capital l'Autorité compétente qui, après enquête, maintient ou non à la Société l'autorisation de continuer à fonctionner.

L'absence de cette formalité rend la Société illégale et permet à tout intéressé de la considérer comme telle.

Dans l'espèce, cette situation confère au Gouvernement Impérial le droit de résilier les Conventions, vu que, d'après celles-ci et d'après les statuts primitifs et tels qu'ils ont été modifiés en 1878, la Compagnie devait avoir un capital de 50 millions dont les 25 au minimum versés, et qu'aujourd'hui cette garantie fait absolument défaut: la Concession, à elle seule, ne peut constituer ni un capital ni une garantie pour le Gouvernement concédant. En effet, pour

une raison légale, la Compagnie pourrait être déchue de sa Concession; elle pourrait avoir des engagements envers l'Etat et elle n'aurait aucun capital pour y faire face. La Concession disparue, la Compagnie se trouverait être en déficit, puisque, même dans le bilan de 1900 (voir Annexe VII), la valeur de la Concession figure à l'actif avec 40,500,000 francs, soit un peu plus que le capital social. Il s'en suit que même la valeur du matériel roulant de la Compagnie est due à des tiers.

Le Gouvernement Impérial se trouve donc aujourd'hui en présence d'une Société concessionnaire dépourvue de tout capital, alors qu'à l'époque de l'octroi de la Concession, il était convenu qu'elle devait avoir un capital d'au moins 50 millions de francs. Il est conséquemment en droit de requérir, par ce motif, la résiliation des Conventions existantes, et le retrait de la Concession.

Par ces motifs et tous autres à suppléer, tout en confirmant les Conclusions déjà prises, relativement à ses Demandes N° 1 et 2,

Le Gouvernement Impérial conclut à ce qu'il plaise à la Commission Arbitrale,

Prononcer la résiliation de la Convention du 18 Mai 1872, de ses Annexes et des Conventions accessoires;

Dire que la Compagnie d'exploitation devra, dans les six mois de la Sentence à intervenir, remettre au Gouvernement Impérial toutes

les lignes qu'elle exploite pour compte du Gouvernement Ottoman, avec les gares, bâtiments, terrains et toutes dépendances quelconques;

Condamner la Compagnie aux dépens.

Sous toutes réserves de compléter ou de modifier les présentes conclusions complémentaires, d'ajouter toutes nouvelles demandes et, généralement, sous réserves de tous droits du Gouvernement Impérial.

Constantinople, le 1/14 Septembre 1903

Pour le Gouvernement Impérial Ottoman,

ANNEXE I.

ACTE

RELATIF A LA NOUVELLE SOCIÉTÉ D'EXPLOITATION.

---

17 AOUT 1869.

Article Premier.

Les susnommés de première part s'engagent à constituer, dans un délai de trois mois, à compter de la date du Firman Impérial octroyant la Concession définitive, une Société anonyme française au capital de cent cinquante millions de francs en actions, sous la dénomination de Société Générale pour l'exploitation des Chemins de fer Ottomans, cette Société devant avoir pour unique objet la reprise, pour son compte, des Conventions qui étaient intervenues avec la Compagnie des Chemins de fer Autrichiens du Sud, et devant être distincte de la Compagnie des Chemins de fer Ottomans.

Par déférence pour le Gouvernement de la Sublime Porte, il est convenu que deux places seront réservées dans le conseil d'administration de la Société à des sujets de la Sublime Porte, et que la désignation de ces deux membres sera soumise à l'approbation du Gouvernement Ottoman.

S'ils le jugeaient préférable, les susnommés de première part pourraient constituer une Société anonyme autre que française ; mais, dans ce cas seulement, les statuts de la Société qui serait formée, devraient être préalablement approuvés par le Ministre des Travaux Publics de la Sublime Porte.

NOTIFICATION FAITE, AU NOM DU GOUVERNEMENT OTTOMAN, PAR SON EXCELLENCE LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS, A MONSIEUR LE BARON MAURICE DE HIRSCH, EN SA QUALITÉ DE CONCESSIONNAIRE DES CHEMINS DE FER OTTOMANS, EN LA PERSONNE DE SON REPRÉSENTANT ACTUEL A CONSTANTINOPLE, MONSIEUR J. VAN DE WYNCKELE.

Constantinople, le 12 Septembre 1869

Dans une précédente notification, en date du 16 Juin dernier, Son Excellence le Ministre des Travaux Publics,—en exécution du premier paragraphe de l'Article 21 de la Convention de Concession en date du 17 Avril 1869,—a déclaré que le Gouvernement de la Sublime Porte entendait approuver tous les actes intervenus se rattachant à la Concession des Chemins de fer Ottomans, sous certaines conditions qui ont été acceptées par toutes les Parties contractantes, ainsi qu'il résulte du susdit acte de notification du 16 Juin dernier.

Les concessionnaires étaient tenus, de leur côté, en vertu des stipulations de l'Article 21 de la Convention de Concession du 17 Avril, de remplir, dans le delai de deux mois, date de la notification, certaines formalités pour obtenir la délivrance du Firman.

Toutefois, la Compagnie des Chemins de fer Autrichiens du Sud n'ayant pas ratifié les Conventions relatives à l'exploitation, au lieu d'apporter, ainsi qu'il était prévu, la simple ratification de ces Conventions, M. le Baron M. de Hirsch a apporté une nouvelle combinaison définitivement acceptée par tous les contractants, combinaison ayant simplement pour objet la substitution d'une nouvelle Compagnie à la Compagnie des Chemins de fer Autrichiens du Sud. Ces actes constatant cette substitution et relatant les divers arrangements intervenus, ont été communiqués à Son Excellence le Ministre des Travaux Publics, à Paris, à la date du 17 Août dernier.

Son Excellence le Ministre des Travaux Publics n'ayant pas cru devoir accepter la substitution de la nouvelle Compagnie à la Compagnie des Chemins de fer Autrichiens du Sud, sans réserver la ratification de son Gouvernement, le contrat principal passé avec la nouvelle Société, en

admettant cette réserve, a stipulé que, pour qu'il fût définitif entre les Parties, il était nécessaire que le Gouvernement de la Sublime Porte acceptât la substitution dans le délai de deux mois de sa date.

Le Gouvernement Ottoman s'étant engagé, par un Contrat accessoire passé à la date du 17 Avril dernier avec Monsieur Paulin Talabot, à prendre à sa charge la redevance de huit mille francs par kilomètre, pendant une période transitoire d'exploitation de dix ans, et à donner à la Compagnie d'exploitation des garanties pour assurer l'exécution des engagements par lui contractés à ce sujet, — la somme des garanties à fournir a été fixée à 65,000,000 de francs, et une Convention ayant pour objet le règlement de cette question de garantie, a été passée à la date du 14 Août dernier, entre Son Excellence le Ministre des Travaux Publics et Monsieur Talabot, stipulant pour la nouvelle Société d'exploitation.

Après cet exposé, le Ministre des Travaux Publics fait à Monsieur le Baron M. de Hirsch la Notification suivante.

Le Gouvernement Ottoman déclare, par la présente Notification, accepter définitivement la substitution de la nouvelle Société d'exploitation à la Compagnie des Chemins de fer Autrichiens du Sud, et, en conséquence, il approuve tous les Contrats passés avec cette Société, notamment les Conventions faites avec Monsieur Talabot, le 14 Août dernier; et, en ce qui concerne le règlement des garanties à donner à la Société d'exploitation pour la période transitoire, Son Excellence le Ministre des Finances a reçu tous pouvoirs pour le règlement de cet objet, sur les bases indiquées dans la Convention du 14 Août dernier.

Délivré à Constantinople, le douze Septembre mil huit cent soixante-neuf, en quadruple exemplaire, dont un exemplaire pour Monsieur le Baron M. de Hirsch, et trois exemplaires destinés à la Société Générale de Paris, à l'Anglo-Austrian Bank et à MM. Bischoffsheim et de Hirsch, figurant ensemble au Contrat d'exploitation et représentant la Société Générale d'exploitation pour le Réseau Ottoman.

(Signé:) G. A. Davoud.

ANNEXE II.

STATUTS

DE LA COMPAGNIE D'EXPLOITATION.

---

31 DÉCEMBRE 1878.

Article 5.

La Société a pour objet:

1° L'exercice des droits et l'accomplissement des obligations de la Compagnie Générale pour l'exploitation des Chemins de fer de la Turquie d'Europe, Compagnie anonyme française à laquelle elle succède légalement;

2° La construction et l'exploitation de toutes lignes de chemin de fer existant ou à construire en Turquie et en d'autres pays, tant celles dont la Société possède déjà la Concession de construction et d'exploitation que celles qu'elle pourrait encore obtenir à l'avenir;

3° La création et l'exploitation de toutes entreprises de moyens de transports, ports, canaux et fabriques, l'exploitation de forêts, mines ou industries quelconques et l'acquisition, dans ce but, de tous droits de propriété et autres.

Article 7.

La Société est constituée dès que le capital-actions nominal étant souscrit et le 50 % du montant nominal versé, les souscripteurs seront libérés dans le sens des dispositions ci-après et que la Société sera enregistrée au tribunal de commerce.

ANNEXE III.

LETTRE MINISTÉRIELLE

ADRESSÉE A LA COMPAGNIE D' EXPLOITATION

Le 12/24 Novembre 1879.

Je vous accuse réception de la lettre que vous avez adressée à mon Département, le 22 Avril 1879, pour l'informer que votre Compagnie a pris les mesures nécessaires pour effectuer sa transformation en Compagnie anonyme Autrichienne et pour transmettre copie des statuts de la nouvelle Société et de la lettre du Ministère de l'Intérieur d'Autriche qui en autorise la formation.

En prenant acte de cette communication, je crois devoir vous notifier que la transformation de votre Société en Compagnie Autrichienne et les dispositions contenues dans les statuts de cette nouvelle Société, ne peuvent et ne pourront, dans aucun cas, altérer ou modifier les obligations de la Compagnie envers le Gouvernement Impérial, telles qu'elles résultent des Contrats et Actes en vigueur, ni accroître les droits de la Compagnie, ni porter atteinte aux droits et prérogatives du Gouvernement Impérial.

Je vous prie, Monsieur le Directeur, de m'accuser réception de la présente, à toutes fins de droit.

ANNEXE

Bilan de la Compagnie d'exploitation

ACTIF.

Actionnaires :	
20 % restant à verser — — — —	10,000,000.—
Matériel roulant, outillage, magasins et ateliers —	20,489,380.09
Portefeuille — — — — —	6,100,583.30
Caisses — — — — — —	194,391.—
Valeurs du fonds de réserve — — —	1,452,606.80
Débiteurs et créditeurs divers, solde — —	4,160,283.63
Gouvernement Impérial Ottoman :	
Comptes soumis à l'Arbitrage — — —	19,356,731.96
Avance du 21 Décembre 1885 — — —	22,260,573.—
Créances postérieures au 21 Décembre 1885 —	1,744,672.10
Francs	85,759,221.88

IV.

au 31 Décembre 1888.

PASSIF.

Capital :		
100,000 actions de 500 Francs		50,000,000.—
Fonds de réserve		1,535,703.62
Emprunt à court terme		22,260,573.—
Compte d'ordre et réserves spéciales, solde		3,532,291.34
Dividende restant à payer (exercice 1885)		1,000,000.—
Profits et pertes 1885, solde non réparti		1,000,000.—
Profits et Pertes 1888 :		
Exploitation	2,872,947.57	6,430,653 92
Résiliation du bail Roustchouk-Varna	3,557,706.35	
	Francs	85,759,221.88

ANNEXE

Bilan de la Compagnie d'Exploitation au

ACTIF.

Actionnaires		10,000,000.—
Matériel roulant, mobilier, outillage, approvisionnements, et valeur de la Concession		60,118,272.70
Valeurs des caisses d'épargne, de prévoyance et de subvention		1,711,583.67
Effets à recevoir		145,500.—
Caisses		421,644.94
Banquiers et correspondants		5,191,257.40
Divers débiteurs		215,220.10
Gouvernement Impérial Ottoman :		
Compte avance du 21 Décembre 1885		21,978,813.10
Créances postérieures au 21 Décembre 1885 :		
Solde dû sur l'annuité de 1888	79,978.—	
Transports militaires au tiers du tarif	1,626,802.62	
Travaux d'agrandissement en 1888	29,504.08	
» » » 1889	60,038.59	
Gare de Constantinople, 1er à-compte	302,562.50	2,098,885.79
Gouvernement de la Principauté de Bulgarie :		
Transports en Roumélie Orientale		967,500.—
		102,848,677.70

V.

31 Décembre 1889.

PASSIF.

Capital			50,000,000.—
Emprunts à court terme			41,768,975.39
Capital des caisses d'épargne, de prévoyance et de subvention			1,756,351.50
Matériel roulant à payer			293,355.15
Divers créditeurs			735,024.40
Comptes d'ordre et réserves spéciales, solde			202,829.36
Dividendes restant à payer : exercice 1885 :			1,000,000.—
Profits et Pertes : exercices antérieurs : solde non réparti		1,182,872.62	
Exercice 1889 :			
bénéfices encaissés	3,729,473.09		
solde à encaisser	2,179,796.19	5,909,269.28	7,092,141.90
			102,848,677.70

ANNEXE

Bilan de la Compagnie d'Exploitation au

ACTIF.

Versements restant à faire sur les actions — —		10,000,000.—
Matériel roulant, mobilier, outillage, approvisionnements — — — — —		19,752,363.67
Valeur de la Concession — — — —		40,556,626.51
Valeur du fonds de réserve — — — —		188,300.—
Valeurs des caisses d'épargne, de prévoyance et de subvention — — — — —		1,976,955.99
Bons du Trésor bulgare — — — —		497,250.—
Effets à recevoir — — —	279,325.30	
Caisses à Paris et en Turquie — —	319,289.44	
Espèces chez les banquiers — —	2,447,120.05	3,045,734.79
Débiteurs divers :		
Gouvernement Impérial Ottoman :		
Compte avance de 23,000,000 de francs — —		21,677,330.—
» transports au tiers du tarif —	1,990,679.08	
» » » tarif plein —	74,179.33	
» construction de la gare de Constantinople — —	616,777.08	
» solde de l'annuité de 1888 —	91.174.92	
» port de Dédéaghatch — —	14,677.30	
	2,787,487.71	
» solde de l'annuité de 1890 —	31,948.98	
» travaux d'agrandissement —	125,250.17	
» travaux de parachèvement de la ligne Uskub-Zibeftché —	60.513.—	3,005,199.86
	Frs	101,170,204.85

VI.

31 Décembre 1890.

PASSIF.

Capital-actions			50,000,000.—
Avances de la Banque des Chemins de fer Orientaux, à Zurich N° 1		21,677,330.—	
» 2		19,790,162.29	41,467,492.29
Fonds de Réserve			187,571.85
Capital des caisses d'épargne, de prévoyance et de subvention			1,993,979.29
Créditeurs divers			764,028.23
Gouvernement Impérial Ottoman : Part des recettes de la ligne Uskub-Zibefdjé			130,554.19
Liquidation de l'exercice 1889 :			
Sommes encaissées en 1890		214,650.—	
Sommes arriérées		2,444,215.28	
Intérêts pour 1890	Frs 141,553.08		
A défalquer 5 % pour le fonds de réserve	» 7,077.65	134,475.43	
Total pour compte du coupon N° 15		2,793,340.71	
Retenue de 5 % pour le fonds de réserve à effectuer après encaissement, sur les sommes qui n'ont pas encore subi cette retenue		116,067.46	2,909,408.17
Réserve spéciale			194,726.62
Bénéfice net			3,522,444.21
		Francs	101,170,204.85

ANNEXE

Bilan de la Compagnie d'Exploitation

ACTIF.

Versements restant sur les actions — — —			10,000,000.—
Matériel roulant, mobilier, outillage et approvisionnements			21,540,578.98
Concession d'enploitation — — — —			40,556,626.51
Valeurs du fonds de réserve — — — —			1,837,407.70
Espèces en caisse et en banque — — — —			443,541.—
Débiteurs divers — — — — —			714,179.85
Gouvernement Impérial Ottoman :			
Transports militaires	PG. 4,840,667.07	1,102,197.06	
Travaux d'agrandissement, etc. »	5,439,799.26	1,236,318.02	
	PG. 10,289,466.33	2,338,515.08	
A déduire du chef de la part de recettes		380,948.97	1,957,566.11
		Francs	77,049,900.15

VII.

31 Décembre 1900.

		PASSIF.
Capital-actions		50,000,000.—
Avance de la Banque des Chemins de fer Orientaux, à Zurich		14,794,279.17
Fonds de réserve		1,872,111.35
Fonds d'amortissement		2,186,802.53
Caisse d'épargne des employés et ouvriers, en Turquie	1,103,442.55	
A déduire : valeurs appartenant à cette caisse	1,102,525.10	917,45
Institutions humanitaires (Caisses de prévoyance et de subvention, donation de la Baronne de Hirsch-Gereuth)	3,174,819.75	
A déduire : valeurs appartenant à ses institutions	3,141,616.30	33,203.45
Caisse de retraites (fondation de la Compagnie d'exploitation et de Mme la Baronne de Hirsch-Gereuth)		43,455.30
Créditeurs divers		3,338,069.39
Fonds de renouvellement		2,150,000.—
Fonds d'assurance contre l'incendie		137,965.88
Réserve extraordinaire		750,000.—
Compte profits et pertes :		
Report de 1899	121,449 01	
Excédent net de l'exploitation en 1900.....	1,621,646.62	1,743,095.63
	Francs	77,049,900.15

Le chef de la comptabilité :
L. Samuel

Vérifié le présent bilan que nous avons trouvé conforme au livres.
Vienne, le 5 Juin 1901.

La Commission de révision
W. Kraft. Pechar.

ARBITRAGE

ENTRE LE GOUVERNEMENT IMPÉRIAL OTTOMAN

ET

LA COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER ORIENTAUX.

CONCLUSIONS SUBSIDIAIRES

A LA

1er RÉCLAMATION DU GOUVERNEMENT IMPÉRIAL.

RÉSILIATION DES CONVENTIONS,

REDRESSEMENT DES COMPTES POUR CAUSE DE LÉSION.

CONSTANTINOPLE.

Imprimerie Servet — Tahir Bey.

1903.

CONCLUSIONS SUBSIDIAIRES

A LA

ᵉʳ RÉCLAMATION DU GOUVERNEMENT IMPÉRIAL.

RÉSILIATION DES CONVENTIONS,

REDRESSEMENT DES COMPTES POUR CAUSE DE LÉSION.

Dans sa réponse aux Conclusions complémentaires du Gouverne-ıent Impérial Ottoman tendant à la résiliation des Conventions ɛistantes pour la raison que la Compagnie concessionnaire est épourvue de tout capital, la Compagnie soutient qu'alors même ɔtte affirmation du Gouvernement Impérial Ottoman serait exacte, le ne saurait constituer, en droit, un motif de résiliation. Ainsi u'il sera expliqué lors des débats, la Demande du Gouvernement npérial ne saurait être contestée en droit, soit parce que, con airement à l'interprétation de la Compagnie, la condition résolu-ıire est sous-entendue dans tout contrat synallagmatique, soit ıfin parce que le Gouvernement ne peut maintenir la Concession une Compagnie dépourvue de capital, ce qui serait inconcilia-e avec le caractère et l'objet de la Concession.

Mais, la Compagnie soutient, en fait, en se réservant de l'éta-ir par devant les Arbitres, qu'en faisant figurer dans le bilan la ıleur de la Concession comme un actif dépassant les 40 mil-ɔns de francs, elle n'a fait qu'une chose absolument correcte, et ıi n'a pas soulevé d'objections de la part du Gouvernement

ARBITRAGE

ENTRE LE GOUVERNEMENT IMPÉRIAL OTTOMAN

ET

LA COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER ORIENTAUX.

1ère et 2me RÉCLAMATIONS

DU GOUVERNEMENT IMPÉRIAL OTTOMAN.

RÉSILIATION DES CONVENTIONS.

REDRESSEMENT DES COMPTES

POUR

CAUSE DE LÉSION.

CONSTANTINOPLE.

Imprimerie Servet — Tahir Bey.

1903.

HE 3230
.S53 T9

Dagdeviren
Collection

1ère et 2me RECLAMATIONS

DU GOUVERNEMENT IMPÉRIAL OTTOMAN.

RÉSILIATION DES CONVENTIONS.

REDRESSEMENT DES COMPTES

POUR CAUSE DE LÉSION.

EXPOSÉ.

I

Il n'est pas sans intérêt de remonter à l'origine des Actes de Concession ayant pour objet *la construction et l'exploitation* du réseau des Chemins de fer de la Turquie d'Europe, pour démontrer combien le Gouvernement Impérial a été lésé dans ses relations avec le concessionnaire de ces entreprises, et établir que, dans l'état actuel, les droits respectifs des Parties ne sauraient être réglés qu'en considération de la bonne foi.

Le concessionnaire de la construction et de l'exploitation, le Baron de Hirsch, avait stipulé, dans la Convention de Concession du 17 Avril 1869, que le Gouvernement Impérial lui garantirait *une rente annuelle de 14,000 francs par kilomètre,* pendant toute la durée de la Concession (Articles 9 et 15).

Pour la réalisation de ce projet présentant des conditions tout à exceptionnelles, le concessionnaire avait constitué : 1° une société a nyme spécialement destinée à la construction des lignes concédées (la ciété Impériale des Chemins de fer de la Turquie d'Europe), 2° une ciété, juridiquement distincte, pour l'exploitation de ces mêmes lignes Compagnie Générale d'exploitation des Chemins de fer Orientaux).

Indépendamment de la rente annuelle à servir par l'Etat, le con sionnaire ou la Société anonyme de Construction se faisait reconna *en principe, par la Compagnie d'exploitation, une rente locative de 8,* *francs* par kilomètre et par an, également pendant toute la durée d Concession (Article 2 du Contrat d'exploitation de 1869).

Le Traité d'exploitation qui intervint à cet effet, entre le concession et ladite Compagnie, faisait partie intégrante de la Convention de (cession avec le Gouvernement Impérial, en tant que «*annexe et condi inséparable*» (Article 7).

Dans l'intention commune des Parties, ces clauses devaient consti la base de la Concession de construction et d'exploitation.

Mais, une première dérogation est faite: dans le Contrat d'expl tion transitoire de même date, du 17 Avril 1869, la Compagnie d'expl tion fait admettre qu'elle n'a consenti à servir la redevance de huit n francs au concessionnaire, figurant en nom vis-à-vis de l'Etat concéd qu'à «la condition que le Gouvernement Ottoman s'engagerait, pend « toute la période des exploitations partielles et pendant les trois « mières années de l'exploitation totale du réseau, *à verser à la Compa* « *exploitante les huit mille francs* par kilomètre exploité et par an » ticle 1er).

Par ce fait, la redevance susdite stipulée, en principe, par l'une Sociétés constituées par le concessionnaire, à charge de l'autre, se trou en réalité imposée à l'Etat concédant, pour la période intermédiaire, disque la Compagnie exploitante conservait la totalité des recettes bru à concurrence de 12,000 francs par kilomètre et par an (Article 2).

Du chef de cette charge non prévue dans l'Acte de Concession, le (

ɔrnement Impérial dut constituer un capital de garantie de 65 millions ı francs, pour le service de la redevance, durant la période de construc- ɔn qui devait durer sept ans, et les trois années suivantes, soit, pour x ans (Article 4, Convention du 5 Octobre 1869).

Dans l'idée de l'Acte de Concession, le prix de la construction est éva- é à 14,000 francs de rente kilométrique qui, à elle seule, assurait au ncessionnaire un bénéfice appréciable, et l'Etat demeurait étranger à la devance supplémentaire de huit mille francs que l'une des deux So- ɔtés concessionnaires s'engageait à payer à l'autre. — Mais, dans l'es- ·it qui présida à l'organisation, par le concessionnaire, de ces Sociétés éoriquement distinctes, la stipulation relative à la redevance supplémen- ire intervenait *pro forma* ; ce dernier se réservait de l'endosser à l'E- t, en augmentation des charges de celui-ci, c'est-à-dire en augmentation ·s bénéfices du concessionnaire.

La garantie globale ainsi consentie à ce dernier, s'élevait *à francs ',000 par kilomètre et par an,* pour toute la durée de la Concession !

Cette redevance, il est vrai, ne devait être supportée par l'Etat, en ;alité, que pendant la période intermédiaire, et par la Compagnie ex- ɔitante, à concurrence de huit mille francs, pour la période subséquente.

La construction commença en 1870 ; les lignes de Constantinople-An- inople, Philippopoli-Dédéaghatch-Andrinople et Salonique-Uskub furent hevées dans les quatre ans. — Dès les années 1872-73, plusieurs sec- ɔns avaient même été mises en exploitation.

L'obligation relative à la redevance supplémentaire de huit mille ınes, allait-elle être prise à charge, à l'échéance convenue, par la Société ıcessionnaire d'exploitation ? Loin de là. Il importait au concession- ire de mettre à profit les stipulations réciproques qui furent le résultat la coexistence des deux Sociétés, intimement liées par un intérêt com- ın et une organisation commune. En 1872, il fut procédé au remanie- ɜnt des Contrats : *la concession de construction fut rétrocédée au Gou- rnement Impérial qui fut substitué* complètement à la Société Impé- ale des Chemins de fer de la Turquie d'Europe, pour ce qui concerne

les relations de celle-ci avec la Compagnie exploitante. Mais, la Société Impériale resta chargée de l'achèvement des travaux entrepris.

A cet effet, le concessionnaire stipulait du Gouvernement Impérial que, par suite de la résiliation de la Concession, et, par conséquent, de la renonciation de la Société à la redevance kilométrique de huit mille francs, due par la Compagnie d'exploitation, et pour lui en tenir lieu, la Société concessionnaire de construction recevrait du Gouvernement Impérial *une somme à forfait de 72,727 francs en écus pour chaque kilomètre des lignes construites* (Article 3, Convention au 18 Mai 1872), indépendamment de la redevance annuelle kilométrique de 14,000 francs, pendant toute la durée de la Concession, pour ces mêmes lignes, à charge de l'Etat. Ce capital de 72,727 francs par kilomètre, de même que la redevance capitalisée de 14,000 francs, a été payée par la création et la cession des titres de l'emprunt bien connu sous la démomination de Lots Turcs (voir Article 4 de la Convention de 1872).

La Société Impériale concessionnaire de la construction, escomptant ainsi l'avenir, réalisait la rente annuelle de huit mille francs devant lui être servie durant la Concession par la Société concessionnaire-sœur d'exploitation, et faisait assumer, de ce chef, au Gouvernement Impérial, la charge qui rationnellement incombait à celle-ci.

Il tombe sous le sens que, dans la commune intention des Parties, si le Gouvernement Impérial concédait à l'une de ces deux Sociétés l'avantage de la réalisation de la rente devant lui être fournie par l'autre, pendant toute la durée de la Concession, ce ne pouvait être que dans la certitude d'obtenir de la Compagnie exploitante le service régulier de cette même redevance de huit mille francs dont il s'agit.

Le Gouvernement Ottoman a payé, en définitive, à la Société concessionnaire, le prix de la construction d'un réseau de 1,169 kilomètres, en capitalisant la rente kilométrique de 14,000 francs, et il a versé, en outre, plus de 90 millions en capital à cette même Société, en réprésentation de la rente susdite de huit mille francs.

Qu'a-t-il obtenu en compensation d'aussi lourds sacrifices ?

Au prix exorbitant de 22,000 francs de rente, pour chaque kilomètre construit, quel qu'en fût le nombre, la construction des lignes concédées eût dû atteindre le degré d'absolue perfection, et pourtant il est constant, en fait, que les travaux de cette ligne sont loin de représenter la valeur, même approximative, des débours importants du Gouvernement Impérial.

Quant à la redevance de huit mille francs qui fut escomptée par la Société de construction, bien que stipulée à la charge de la Compagnie d'exploitation, elle ne devait jamais être récupérée par le Gouvernement Impérial. Non seulement la Compagnie exploitante, qui désormais figure seule dans les relations avec celui-ci, s'est refusée à payer toute redevance jusqu'en 1885, mais, à cette date, elle est parvenue à passer une Convention avec le Gouvernement Impérial aux termes de laquelle elle a réduit, pour l'avenir, à 1,500 francs la redevance minima de 8,000 francs.

Quant au passé, malgré la mise en exploitation, dès l'année 1874, des lignes formant le réseau définitivement concédé à la Compagnie et exploité, celle-ci s'était obstinément réfusée de payer au Gouvernement la redevance due de 8,000 francs, et n'a versé, jusqu'en 1885, que contrainte et forcée, en exécution de l'Arbitrage de 1888, une redevance réduite de 1,500 francs, mais pour une partie du réseau et une année seulement, du 1er Janvier au 31 Décembre 1885.

La Compagnie concessionnaire d'exploitation se trouve, en fait, avoir exploité un réseau de 1,169 kilomètres, durant une période de onze années, sans avoir fourni aucune redevance à l'Etat qui cependant s'était imposé, en vue de cette exploitation, des sacrifices aussi considérables, et elle a réalisé, de ce chef, un bénéfice qui dépasse sûrement 50,000,000 de francs.

Voilà ce qu'il en est de l'acte originaire de concession dont il est question plus haut.

En équité, on ne saurait ne pas reconnaître le préjudice réellement éprouvé par l'Etat, du chef des Concessions accordées qui ont eu pour résultat de faire payer au Gouvernement Impérial 22,000 francs par kilomètre et par an, pour une ligne qui est loin de représenter cette valeur, et qui, loin de lui rapporter les 8,000 francs par kilomètre, comme on lui avait fait

entrevoir, ne lui rapporte que 1,500 francs, laissant au concessionaire un bénéfice que jamais entreprise publique n'a pu réaliser.

Sans doute, au point de vue du droit strict, la Compagnie exploitante est juridiquement distincte de la Société concessionnaire de construction. Mais, en fait, on ne saurait contester que les deux Sociétés, intimement liées, avaient des intérêts connexes pour ne pas dire identiques, comme il résulte d'ailleurs des bases préliminaires des Conventions de 1869 où le Baron Hirsch stipulait *pour la construction et l'exploitation*, c'est-à-dire pour les deux Sociétés ; de même qu'en 1872, il intervenait com me Président du Conseil d'Administration de la Société Impériale, et comme Président du Conseil d'Administration de la Compagnie d'Exploitation ; de même, encore, de ce fait que le concessionnaire de la construction était souscripteur des 3/4 des actions de la Compagnie d'exploitation; comme cela résulte enfin du fait que, lors de la Convention de 1885, la Compagnie s'est fait restituer le cautionnement de 25 millions de francs déposé en 1873, au nom de la Société de construction, prenant à sa charge l'engagement d'exécuter les travaux dits de parachèvement qui incombaient à ladite Société de construction, et enfin *des déclarations faites avec une loyale franchise* par M. de Hirsch, relatées dans le Rapport du Sur-Arbitre, M. de Gneist, au sujet du Fonds de Garantie. (Voir page 53)

La confusion des intérêts des deux Société sconcessionnaires de construction et d'exploitation est donc certaine et la Compagnie d'exploitation n'ignorait pas que l'escompte des huit mille francs annuels dont la Société de construction devait bénéficier, était consenti par le Gouvernement pour la redevance que la Compagnie d'exploitation devait payer et qu'elle n'a cessé de contester depuis.

Tel est le résumé historique des relations entre le Gouvernement Impérial et la Compagnie concessionnaire d'exploitation. Il sert à démontrer que, par l'ingéniosité de toutes ces combinaisons, le Gouvernement qui a disposé, pour la construction de la ligne, d'un rente de 22,000 francs par kilomètre et par an, se trouve avoir cédé l'exploitation de ces lignes moyennant une redevance qui, dans l'état actuel, ne dépasse pas 1,500 francs, et se trouve encore en présence de réclamations qui, si elles étaient admises, auraient pour conséquence de réduire à néant cette redevance et de créer en sus, au concessionnaire, une rente annuelle sous forme d'indemnité !

II

Nous démontrerons maintenant que, dans l'application même de la Convention de 1885, qui a fixé la redevance garantie à 1,500 francs, la Compagnie néglige l'exécution de ses engagements, et le Gouvernement subit, dans ses droits, une lésion excessive qu'on doit réparer, tant au point de vue de la loi que de l'équité.

Aux termes de la Convention de 1885, la Compagnie prélève, à forfait, sur les recettes brutes des lignes exploitées, une somme annuelle égale à *7,000 francs* en moyenne par kilomètre. Le surplus est réparti, à raison de 45 % au Gouvernement et 55 % à la Compagnie.

Mais, quel que soit le chiffre des recettes brutes, la Compagnie garantit au Gouvernement Impérial une redevance minima de 1,500 francs (Article 4).

Quelle est la nature de ce prélèvement de 7,000 francs? Il est destiné aux frais d'exploitation et aux charges y relatives.

La Compagnie a le droit de ne compter à l'Etat le tantième de 45 % que sur l'excédent des recettes brutes, au delà de la somme fixe de 7,000 francs; mais, elle a, par contre, *l'obligation de faire face aux exigences de l'exploitation et ne doit pas réaliser, sur le prélèvement, un bénéfice au détriment de ce qui constitue l'objet même de sa Concession.*

Si le Gouvernement a accordé à la Compagnie le droit de prélever 7,000 francs par kilomètre et par an, pour les frais d'exploitation, c'est qu'il a considéré que les services à rendre par la Compagnie, seraient en corrélation avec les avantages que le Gouvernement lui conférait.

En effet, lors de la conclusion de la Convention de 1885, la Compagnie faisait valoir, auprès du Gouvernement, que ce prélèvement était parfaitement justifié, vu qu'en raison du service à grande vitesse des trains de la poste internationale, la Compagnie devait faire l'acquisition d'un matériel roulant tout spécial; que les trains internationaux devant être mis en circulation à toute heure du jour et de la nuit, le personnel de surveillance des stations et de la voie devait être doublé; qu'eu égard à la vitesse des trains internationaux, les ouvriers de l'entretien de la voie devaient être plus que doublés, et que l'usure du matériel roulant et de la voie devait croître en proportion de cet accroissement de vitesse.

Malgré ces belles promesses, les efforts de la Compagnie n'ont tendu, jusqu'ici, qu'à faire le service de l'exploitation dans les conditions les plus rudimentaires, pour ne pas dire mauvaises, à seule fin de réaliser des économies à son profit. Nous en trouvons la meilleure preuve dans le rapport que la Compagnie a présenté à son assemblée générale, le 16 Juin 1901, où elle dit que, « depuis l'année 1890, les « dépenses d'exploitation ont baissé de francs 6,655,582 à francs 5,833,006, « soit *francs 817,576 en moins.* Cette diminution», dit-elle, «a eu lieu, pour « la majeure partie, dans les trois dernières années pendant lesquelles on « a tout particulièrement veillé à l'économie que réclamait la situation. « Les épargnes faites », ajoute-t-elle, « ne doivent être attribuées qu'en « partie à la diminution du trafic, elles proviennent, pour beaucoup, « d'améliorations dans l'administration, *de simplifications de l'exploitation,* « et d'autres mesures de ce genre ».

On ne peut demander à son adversaire un aveu plus formel: mais, en quelque forme que la Compagnie s'exprime, il n'en ressort pas moins qu'elle a surtout pour objectif la diminution de ses frais d'exploitation, et qu'elle ne s'inquiète point de la question de savoir si le service pourrait souffrir de ce chef, et surtout si *ce service est en corrélation du prélèvement* des 7,000 francs consenti par le Gouvernement. C'est ainsi qu'une grande partie des voitures à voyageurs sont d'un type ancien et ne répondent plus aux exigences d'une exploitation moderne; elles ne sont pas munies de W. C., de couloirs et d'appareils fixes de chauffage et de ventilation ; le service de la ligne Salonique-Zibeftché est fait par un train mixte qui ne répond pas aux besoins des voyageurs et le service de la ligne Uskub-Mitrovitza est tout à fait sacrifié, car il ne circule que trois trains mixtes par semaine et le voyageur qui part de Salonique pour Mitrovitza, est obligé de passer au moins une nuit à Mitrovitza.

Si, d'une part, elle ne fait rien pour améliorer et développer le service d'exploitation, d'autre part, elle ne tient pas davantage compte des obligations qui lui incombent du chef de l'entretien du Chemin de fer et de ses dépendances.

La Compagnie a l'obligation de faire tous les travaux d'entretien, non seulement pour assurer la circulation des voyageurs et des marchandises, mais encore pour donner à l'exploitation le développement

normal d'une ligne de cette importance. En effet, la Compagnie n'exécute pas les travaux d'entretien nécessaires pour mettre la ligne à l'abri des inondations et des avalanches de neiges. C'est ainsi que différents points de la ligne sont périodiquement inondés ou envahis par les neiges, ce qui a pour conséquence de suspendre l'exploitation pendant un certain temps. Les travaux d'entretien sont insuffisants sur les points suivants :

les fossés, les travaux nécessaires pour assurer le libre écoulement des eaux ; — les travaux d'assainissement, de drainage; les perrés et revêtements, enrochements, défenses, digues et plantations ;—les ouvrages d'art, tunnels, bâtiments et cours des stations, (qui sont tellement mal entretenus que, pendant l'hiver, elles se transforment en bourbiers, faute d'empierrement et de travaux d'assainissement),—les passages à niveau ; —la voie au sujet de laquelle on remarque notamment que les traverses ne sont remplacées que lorsqu'elles sont pourries; —les rails sont en mauvais état et n'ont pas le poids voulu. La voie enfin n'est pas bien dressée dans plusieurs points, le ballast n'a ni la qualité, ni l'épaisseur ni la largeur voulues, et les clôtures de barrières à la traversée des villages, font souvent défaut.

Alors qu'elle est tenue, par son Cahier des Charges (Article 7), d'entretenir les lignes en bon état d'exploitation, non seulement elle ne donne, à son exploitation, aucun développement normal, mais encore elle ne fait même pas tous les travaux que comporte le simple entretien, ce qui fait que la valeur intrinsèque du réseau diminue, et qu'il en doit fatalement résulter un préjudice irréparable.

C'est en négligeant tous ses devoirs que la Compagnie est parvenue à faire les économies dont elle se vante dans son rapport aux actionnaires, et à réaliser, sur les 7,000 francs qu'elle prélève pour les frais d'exploitation, un bénéfice de plus de 2,000 francs par kilomètre et par an.

En effet, le relevé des dépenses de la Compagnie, pendant une période de dix ans (1890—1899), que nous extrayons du rapport cité plus haut, du 16 Juin 1901, démontre que les dépenses ordinaires qui comprennent les divers services et l'entretien de la ligne, se sont élevées à francs 4,762, de sorte que la Compagnie réalise, sur

les 7,000 francs, un bénéfice de 2,238 francs, indépendamment de sa participation.

Cela démontre que la Compagnie n'exécute point les obligations qu'elle a assumées, en compensation des avantages stipulés. Aussi, le Gouvernement Impérial tient-il à ce qu'il *soit procédé à une expertise pour faire constater que le service d'exploitation est négligé et que la ligne est dans un mauvais état d'entretien.*

Si la Compagnie soutenait et parvenait, par impossible, à prouver que, moyennant les dépenses qu'elle fait, elle remplit amplement ses devoirs, il en résulterait que le Gouvernement Impérial aurait conféré à la Compagnie le droit de prélever une somme bien supérieure à celle réellement nécessaire.

Dans ce cas, il est incontestable que le Gouvernement Impérial reçoit, de l'exploitation de cette ligne, une redevance à titre de loyer bien inférieure à celle qui devrait lui revenir, car les recettes moyennes de la Compagnie, pendant la période ci-dessus de 10 années que nous avons prise pour base, se sont élevées à francs 9,625 par kilomètre et par an ; la Compagnie a prélevé les francs 7,000 pour frais d'exploitation, et c'est le surplus de francs 2,625 qui a été réparti entre le Gouvernement Impérial et la Société, en attribuant au premier les 45 %, soit francs 1,181.25 que la Compagnie a complétés pour parfaire les 1,500 francs garantis. — Ainsi, la Compagnie a reçu, sur ces 2,625 francs 1,125.75 francs et elle a reçu, en outre, 2,340 francs à titre de bénéfices sur le prélèvement de francs 7,000, en tout francs 3,465 par kilomètre et par an.

Si, au lieu de prélever les francs 7,000, la Compagnie prélevait les frais réels de francs 4,762, il y aurait eu à répartir, entre le Gouvernement Impérial et la Société, 4,863 francs, et il reviendrait au Gouvernement Impérial francs 2,188, tandis qu'il n'a touché que 1,500 ; il y a donc, pour le Gouvernement Impérial, une perte de francs 688 par kilomètre, de sorte qu'il touche plus de 30 % en moins de la somme à laquelle il aurait légitimement droit.

Le Gouvernement Impérial subit donc une lésion considérable du chef de l'attribution à la Compagnie des 7,000 francs pour frais d'exploitation, alors qu'en réalité, ces frais ne s'élèvent qu'à 4,760 francs.

Cette lésion du Gouvernement Impérial est encore plus frappante, si l'on considère que, dans tout contrat de participation, tel que celui que le Gouvernement a passé avec la Compagnie, la part à retirer de la participation, doit être en proportion des capitaux employés. Nous avons vu, plus haut, que le Gouvernement Impérial paie, pour les lignes concédées des Chemins de fer, 22,000 francs de rente par kilomètre et par an. Il ne reçoit, pour toute compensation, que 1,500 francs par kilomètre et par an. La Compagnie, par contre, n'apporte dans cette exploitation qu'un capital de 22,000,000 de francs qui, pour un réseau de 1,263 kilomètres, représente un chiffre rond de 17,400 francs par kilomètre; elle reçoit, *sur le capital*, comme ci-dessus, 3465 francs par kilomètre, soit plus de 20 % par an, tandis que le Gouvernement Impérial ne récupère que 1,500 francs, soit les 7 % des 22,000 francs de la rente susdite, perdant ainsi les 93 % de cette rente par an.

Quoi qu'il en soit des capitaux employés de part et d'autre, il n'en ressort pas moins de l'exposé qui précède que, par suite du prélèvement de francs 7,000 sur lesquels la Compagnie ne dépense réellement que francs 4,760, il se trouve que le Gouvernement Impérial ne reçoit, à titre de redevance, pour sa part, que francs 1,500 au lieu de francs 2,188, ce qui fait qu'il *subit une lésion de plus de 30 %*. Cette perte de francs 688 que le Gouvernement Impérial subit par kilomètre, représente 868,944 francs par an.

Etant donnée cette situation, il s'agit de démontrer que le Gouvernement Impérial a le droit de se plaindre de cette lésion et d'en exiger la réparation par la résiliation des Conventions, et, éventuellement, par un redressement de comptes.

Nous n'avons pas besoin de rappeler ici qu'ainsi qu'il a été établi, en 1888, par la Sentence du Sur-Arbitre M. de Gneist, *les relations des Parties contractantes doivent être jugées d'après la Loi Ottomane à laquelle la Compagnie s'est soumise en contractant avec le Gouvernement Impérial pour l'exploitation d'un réseau établi sur le Territoire Ottoman*. D'autre part, les Arbitres de 1888, appelés à statuer sur la question de redevance, ont assimilé celle-ci à un loyer et l'ont appréciée d'après les principes du Code Civil Ottoman en matière de louage.

Dans cet ordre d'idées, il convient de noter que, d'après la Loi

Ottomane, lorsqu'il s'agit de biens appartenant à un mineur, à une fondation pieuse ou à l'Etat, le loyer fixé entre les parties doit représenter la juste valeur locative. Aussi, l'Article 441 du Code Civil Ottoman porte expressément que « le bail consenti sur les biens d'un « mineur ou d'une fondation pieuse est annulable, si le prix est infé- « rieur à celui d'estimation, et le locataire est tenu de *parfaire la* « *différence* entre ce prix et celui qui a été convenu ».

Il est établi que les biens de l'Etat (Beit-ul-Mal) sont assimilés aux biens des mineurs (Code Civil Ottoman, Article 356).

Il est, d'autre part, établi que lorsqu'on parle de prix inférieur au prix juste, on entend se référer au prix qui cause une lésion excessive. L'Article 165 du Code Civil porte que la lésion excessive (Gabni Fahisch) dans les biens immeubles, est d'un cinquième.

Aussi, l'éminent jurisconsulte Haïdar Effendi, dans son traité sur la location, enseigne-t-il que les dispositions de l'Article 441 du Code Civil Ottoman sont applicables aux biens de l'Etat. « En conséquence », dit-il, « lorsque les biens de l'Etat sont loués à un prix inférieur, « c'est-à-dire avec une lésion excessive, la location est annulable».

Vainement, voudrait-on soutenir que les prescriptions de l'Article 441 du Code Civil ne sont pas applicables dans l'espèce, pour la raison que la Convention de 1885 est basée sur la stipulation d'un forfait ; car, malgré ces termes, il est indubitable qu'il ne s'agit pas d'un contrat purement aléatoire, dans lequel il y a une chance de gain ou de perte, dépendant d'un événement incertain, mais bien d'un contrat commutatif, dans lequel les Parties ont pu parfaitement apprécier que les charges assumées par l'une d'elles représentent l'équivalent des avantages qui lui sont conférés. — En tous cas, il est indubitable que le forfait, dans ses effets, ne doit pas produire une lésion excessive; car s'il en était autrement, les prescriptions du législateur, quant à la sauvegarde des intérêts des mineurs et de l'Etat, seraient illusoires, ce qui est inadmissible.

Si les raisons qui précèdent sont de nature à faire admettre la demande en résiliation du Gouvernement Impérial, il convient d'ajouter que cette demande est d'autant plus justifiée, que la Compagnie d'exploitation ne tient aucun compte des obligations qu'elle a envers l'Etat, soit du chef des Conventions qui la lient à celui-ci, soit du chef des Lois générales de l'Empire.

III

L'attitude que la Compagnie tient envers le Gouvernement Impérial, que nous exposons succinctement ci-dessous, démontre bien l'impossibilité de continuer l'exploitation du réseau concédé, à moins de compromettre les intérêts de l'Etat Concédant.

a) La Compagnie s'oppose au raccordement des voies ferrées, sur les quais de Salonique, avec celles des diverses lignes de Chemins de fer, ce qui constitue une sérieuse entrave à l'exécution d'un travail d'utilité publique.

Les Arbitres auront éventuellement à statuer, d'une façon spéciale, sur la Réclamation N° 3 formulée à cet égard, mais nous en faisons mention ici, car alors même que, par impossible, il serait prouvé que la Compagnie d'exploitation aurait raison dans le fond de cette Réclamation, et qu'elle ait le droit de toucher une indemnité du chef de la jonction de ces voies, il n'en serait pas moins vrai que la Compagnie d'exploitation, sous le seul prétexte que ce raccordement traverse un terrain qui ferait partie du domaine du Chemin de fer, a agi d'autorité pour empêcher la réalisation d'un travail d'utilité publique qui, en tous cas, doit être exécuté.

b) La Compagnie refuse de se soumettre à la surveillance des Agents de la Télégraphie pour le service du télégraphe auquel le Gouvernement Impérial attache une importance particulière et que la Compagnie a été autorisée à établir, en vertu de l'Article 21 du Cahier de Charges.— Elle cherche à justifier ce refus, en disant que cette surveillance lui occasionne certains frais. Cette question de frais fait l'objet d'une Réclamation spéciale, sur laquelle la Commission Arbitrale aura éventuellement à statuer. Mais, il est certain que la Compagnie qui, sous réserve de réclamer les frais, devait se soumettre à cette surveillance, méconnaît ainsi un de ses engagements que le Gouvernement a le droit et le devoir de faire respecter dans un intérêt d'ordre supérieur.

c) La Compagnie a passé avec la Principauté de Bulgarie une conven-

tion aux termes de laquelle elle a pris à bail, pour une durée de 25 ans, l'exploitation d'une ligne de Chemin de fer passant de Tchirpan (sur la ligne Philippopoli-Andrinople), traversant la Maritza et allant rejoindre à Yéni-Zaghra la ligne de Tirnova-Semenli à Yamboli. — L'Article 13 de cette convention reconnaît que la Compagnie doit continuer à exploiter, sur la base de ses Conventions de 1872 avec le Gouvernement Impérial, les lignes de Bellova à Mustapha Pacha et de Tirnova-Semenli-Yamboli situées en Roumélie Orientale qui sont la propriété du Gouvernement Impérial et que la Compagnie exploite, au même titre que le reste du réseau.

Contrairement à la reconnaissance de ce principe, la Compagnie, par les dispositions de l'Article 14 de la même Convention, a renoncé, pour le passé et pour l'avenir, au droit de réclamer une rétribution spéciale pour les transports, dans les wagons-poste, des groups, articles de finances, colis postaux, etc. Cette gratuité s'applique, tant aux transports sur l'ancienne ligne appartenant au Gouvernement Impérial, que sur la nouvelle ligne concédée par le Gouvernement Bulgare.

La Compagnie a renoncé encore, au profit de la Principauté, à l'application du Tarif de sa Concession de 1872 sur les mêmes lignes, pour y introduire les taxes et conditions du Tarif Régulier à Quatre (Tarif Conventionnel ordinaire,) pour tous les articles énumérés dans ce Tarif (Article 15). La Compagnie s'est interdit de relever ce Tarif, elle a accordé aussi une réduction de 35 % du Tarif en faveur de certains produits industriels; et elle a enfin consenti aux raccordements des lignes qu'elle exploite avec toutes les voies industrielles (Article 16).

Il résulte de ce qui précède que la Compagnie a accordé à la Principauté de Bulgarie, sans y être autorisée par le Gouvernement Impérial Ottoman, des exemptions et des réductions de frais de transports, tant sur la ligne concédée par le Gouvernement Bulgare que sur la ligne appartenant au Gouvernement Impérial Ottoman.

Ces concessions que la Compagnie fait à la Bulgarie, constituent non seulement une violation formelle de ses engagements envers le Gouverne-

ment Impérial, qui est propriétaire des lignes et a une participation dans les recettes, mais placent aussi les intérêts économiques de celui-ci dans un état d'infériorité, puisqu'elles accordent à la Bulgarie et à son industrie des privilèges, sur ces lignes, qui sont refusés à l'Etat propriétaire.

d) A ces arrangements que la Compagnie a faits avec la Bulgarie, il convient de rattacher son attitute dans l'application des Tarifs intérieurs.

Le Cahier des Charges d'exploitation autorise la Compagnie à percevoir les droits de péage et le prix de transport pour les voyageurs et les marchandises suivant le Tarif annexé audit Cahier de Charges (Article 1er).

L'Article 2 porte « que les Tarifs fixent une limite que la Compagnie ne peut dépasser, mais elle pourra les réduire pour l'ensemble ou seulement pour quelques-uns, pour l'étendue de la ligne ou pour les parcours d'une ou plusieurs sections, ainsi que pour une ou plusieurs expéditions, suivant les *circonstances* ou les *localités* et la *nature* des marchandises. »

L'Article 2 du Réglement sur les Commissaires Impériaux porte que « la Compagnie doit, dans toutes les gares, afficher les Tarifs adoptés. Ces « affiches doivent être *visées* par les Commissaires Impériaux. »

« D'autre part, la Compagnie peut abaisser ces Tarifs au-dessous du « maximum, mais une fois les Tarifs abaissés, elle ne pourra les relever « qu'après une application de trois mois et *à la condition d'un avis affiché* « *un mois à l'avance et visé, comme il est dit plus haut, par le Commissaire* « *Impérial*. Le visa du Commissaire Impérial ne pourra être refusé, et pourra « être demandé, en cas d'urgence, après application, si les affiches ne contien- « nent aucune disposition contraire au Cahier des Charges ».

Or, la Compagnie considère que le visa du Commissaire Impérial est une pure formalité. Si le Commissaire Impérial refuse de viser le Tarif, la Compagnie passe outre, et applique quand même le Tarif qu'il lui convient d'édicter.

Cette attitude de la Compagnie est absolument contraire à l'esprit de l'Article 2 du Cahier des Charges, combiné avec l'Article 2 du Réglement, et elle est absolument préjudiciable aux intérêts publics.

Si l'Article 2 du Cahier des Charges autorise la Compagnie à abaisser les Tarifs, sur l'étendue de toute la ligne ou sur une partie, pour une ou plusieurs expéditions, il ne lui confère ce droit que pour l'utiliser suivant les *circonstances,* les *localités* et la *nature des marchandises*. Si elle a, d'autre part, le droit d'augmenter les Tarifs, elle ne peut les mettre en application qu'après les avoir fait viser par les Commissaires Impériaux.

Le Gouvernement Impérial qui est Partie contractante, qui a une participation dans les recettes, qui a la tutelle des intérêts généraux du pays, a le droit et le devoir d'examiner si les réductions ou augmentations que la Compagnie veut faire, repondent aux circonstances et si elles ne sont pas nuisibles à l'intérêt général.

Le visa du Commissaire est demandé dans ce but, autrement il serait inutile et constituerait une formalité illusoire.

Si le Commissaire refuse le visa, les Tarifs ne devraient pas être appliqués. Sans doute, si le visa est refusé sans motif légitime, le Gouvernement Impérial pourra être responsable des conséquences, mais il n'est pas admissible que, sauf le cas d'urgence prévu par le paragraphe 3 de l'Article 2, la Compagnie puisse appliquer des Tarifs non visés par les Commissaires.

L'obligation faite à la Compagnie de ne pas appliquer les Tarifs, sans les faire viser, constitue la seule garantie que le Gouvernement Impérial s'est réservée pour la protection des intérêts publics, garantie dont il ne pourrait être privé. En effet, la Compagnie qui a le droit d'abaisser les Tarifs au-dessous du maximum sur toute l'étendue de la ligne ou une partie de celle-ci, pourrait, par une combinaison de Tarifs, favoriser le commerce de telle région au préjudice de telle autre, protéger telle industrie plutôt que telle autre, et, enfin, instituer des Tarifs qui pourraient nuire aux intérêts généraux du commerce et du public.

Ces appréhensions doivent être prises d'autant plus en considération, que la Compagnie ne se limite pas à exploiter seulement les lignes de l'Empire Ottoman, ce qui devrait être son unique objet, mais qu'elle

s'arroge aussi le droit d'exploiter d'autres lignes qu'elle pourrait un jour avoir intérêt à favoriser au détriment de celle du Gouvernement Impérial.

D'autre part, la Compagnie d'Exploitation se considère en droit d'accorder des faveurs particulières, ce qui constitue évidemment une violation du principe d'égalité qui doit régir le service du Chemin de fer, service institué dans l'intérêt de tous et non dans celui de la Compagnie et de quelques particuliers.

En s'arrogeant de tels droits, la Compagnie se crée une position exceptionnelle qu'aucune Compagnie de Chemin de fer au monde ne s'est jamais créée jusqu'ici, celle de pouvoir favoriser le commerce de telle localité au détriment de telle autre, de favoriser telle industrie plutôt que telle autre, d'établir des conditions de transports favorables aux uns et nuisibles aux autres, et de tenir ainsi, en son pouvoir, les intérêts du commerce, les intérêts du public.

En résumé, tous ces actes démontrent que la Compagnie n'exécute pas ses engagements, et s'arroge des droits inconciliables avec les besoins du commerce et les intérêts de l'Etat.

Malgré les sacrifices énormes consentis par le Gouvernement Impérial Ottoman pour avoir une ligne parfaite et une bonne exploitation, malgré le préjudice subi du chef de la combinaison des deux Sociétés concessionnaires, quant à la redevance escomptée par l'Etat à leur profit et jamais plus récupérée, la Compagnie néglige le service public qui lui est concédé.

L'Etat concédant est donc *lésé*:

dans l'exploitation et l'entretien du réseau,

dans le mode actuel de partage des recettes du chef du bénéfice illicite réalisé par la Compagnie,

dans les difficultés que la Compagnie ne cesse de soulever dans toutes questions se rattachant à l'exécution des Conventions et Réglements en vigueur. Malgré l'excessive bienveillance du Gouvernement Impérial, elle se croit encore en droit de présenter des réclamations fantaisistes s'élevant à bien plus de 40 millions !

L'Arbitrage étant le seul moyen de liquider les questions, entre les Parties, les Administrations de l'Etat sont obligées, en cours d'exploitation, de faire de nombreuses concessions à la Compagnie et de subir ses exigences, vu l'impossibilité de procéder au réglement, par cette voie, du moindre litige.

Depuis la Sentence Arbitrale de 1888 contre laquelle la Compagnie cherche à revenir, malgré la chose jugée, il est soulevé actuellement plus de 40 réclamations!

Dans cette situation, les Parties ne sont plus dans la commune intention qui a dû présider à leurs accords. Les relations entre la Compagnie et le Gouvernement Impérial sont désormais des plus difficiles et une solution s'impose: *la résiliation*. Elle se justifie en droit et en équité, car la condition de la Compagnie est celle d'un entrepreneur de service public, et si l'intérêt auquel répond ce service, un intérêt d'ordre public, est en souffrance, il est du devoir du Gouvernement Impérial de briser tous les liens, d'exiger la rupture de toutes Conventions abusivement interprétées, d'écarter en un mot tous les obstacles.

CONCLUSIONS.

Plaise à la Commission Arbitrale,

Attendu qu'en considération des faits expliqués dans l'exposé qui précède, on ne saurait, en toute équité, contester au Gouvernement Impérial le droit de faire prononcer la résiliation des Conventions et autres Contrats accessoires actuellement en vigueur, pour la raison que la Compagnie ne s'est pas conformée à leurs dispositions, et que, dans l'application de ces Conventions, elle ne tient compte ni des droits imprescriptibles de l'Etat, ni des intérêts publics ;

Que dans tout contrat synallagmatique, la condition résolutoire est toujours sous-entendue pour le cas où l'une des parties ne satisferait point à son engagement ;

Attendu qu'en toute hypothèse, le Gouvernement Impérial est lésé du chef du défaut d'emploi de l'excédent, à concurrence de la somme fixe de 7,000 francs par kilomètre et par an, réalisé par la Compagnie sur les frais actuels de l'exploitation, et notamment du chef de l'inexécution des travaux d'entretien qui incombent entièrement à celle-ci ;

Qu'il était, dans la commune intention des Parties, que le prélèvement de ladite somme fixe de 7,000 francs devait être employé intégralement aux frais d'exploitation et d'entretien que la Compagnie affirmait devoir être considérables ;

Qu'il est inadmissible, étant données la destination du prélèvement et la nature du Contrat de Concession d'exploitation, que la Compagnie soit fondée à réaliser, sur le montant de ce prélèvement, un bénéfice au détriment de ce qui fait l'objet même de sa Concession ;

Que toute Compagnie de Chemins de fer est tenue d'entretenir constamment la ligne et ses dépendances en bon état, de manière que la circulation soit toujours facile et sûre, et que l'exploitation soit développée normalement, en rapport avec l'importance du réseau concédé, tous frais de réparations, soit ordinaires, soit extraordinaires, devant demeurer entièrement à la charge de la Compagnie ;

Attendu qu'ainsi qu'il sera constaté par l'expertise — à laquelle le Gouvernement Impérial conclut dans tous les cas et à tous effets que de droit— que la Compagnie a négligé le service de l'exploitation et l'entretien du Chemin et de ses dépendances ;

Attendu que, par suite de cette attitude de la Compagnie, les frais supportés par celle-ci pour une longue période de temps, ont été de 4,700 francs en moyenne par kilomètre et par an, ainsi qu'il appert du relevé de 10 années ;

Que la Compagnie a donc réalisé, sur les 7,000 francs prélevés annuellement, un bénéfice de 2,300 francs environ, alors que cet excédent eût dû être employé aux frais nécessaires d'entretien ;

Attendu que l'Etat se trouve lésé, du chef de cette affectation illicite, par la Compagnie, de l'excédent des frais, par suite du défaut de mise en état d'exploitation d'un réseau pour lequel il avait consenti des sacrifices aussi considérables ;

Attendu qu'à supposer, par impossible, que les services entrepris par la Compagnie soient régulièrement faits, il n'en est pas moins certain que le Gouvernement Impérial *subit une lésion excessive* dans la perception de la redevance qui lui revient, en permettant à la Compagnie de prélever 7,000 francs, alors qu'en réalité, elle n'en dépense que 4,700 ;

Que, d'après l'Article 356 et 441 combinés du Code Civil Ottoman, *la lésion excessive*, même sans dol, donne lieu à rescision, lorsqu'il s'agit de biens de mineurs ou de biens dépendant du domaine de l'Etat ;

Que la lésion excessive s'entend de la lésion sur la valeur de la chose *d'au moins un cinquième* en matière immobilière (Article 165 du Code Civil Ottoman); qu'ainsi qu'il a été dit plus haut, cette lésion existe dans l'espèce;

Qu'on ne saurait d'ailleurs maintenir, au préjudice de l'Etat, une allocation en faveur de la Compagnie et un mode de partage des recettes qui serait une violation manifeste du droit et de l'équité, si l'on envisage surtout les circonstances dans lesquelles la Concession fut accordée et exploitée ;

Attendu que le Gouvernement Impérial est en droit de faire prononcer la résiliation des Conventions, alors que la Compagnie n'exécute pas ses engagements, et que l'Etat se trouve lésé du chef de ces Conventions que ladite Compagnie entend faire valoir dans son intérêt exclusif et pour l'interprétation desquelles on ne saurait recourir sans cesse à l'Arbitrage ;

Qu'en effet, en s'opposant à l'exercice des droits incontestables de l'Etat, au point de vue de l'exécution d'un travail d'utilité publique, tel que le raccordement des voies du Port avec les Chemins de fer Salonique-Monastir, Salonique-Dédéagatch, par le seul motif que ces voies traversent un terrain qui rentrerait dans le domaine du Chemin de fer ; en interdisant aux Fonctionnaires de l'Etat l'exercice de leurs fonctions, au point de vue des opérations cadastrales; en entravant le droit de l'Etat, au point de vue de la surveillance du service télégraphique, la Compagnie se crée, envers l'Etat, une situation qui lèse l'ordre public, et qu'il est de l'intérêt de l'Etat de faire cesser ;

Que, d'autre part, la Compagnie, en accordant au Gouvernement Bulgare, sur la ligne ottomane, le transport gratuit de certains objets, a manqué à un de ses engagements envers l'Etat concédant et n'a tenu aucun compte des intérêts de celui-ci ;

Qu'en accordant, sur la ligne de la Roumélie Orientale, des réductions de Tarifs sur certains articles industriels, qu'elle n'accorde pas aux autres produits de la Turquie, elle favorise l'industrie d'une seule région, en violant le principe d'égalité qui s'impose à tout service public ;

Que la Compagnie s'est engagée envers le Gouvernement Bulgare à ne plus appliquer comme maxima, sur les lignes ottomanes de la Roumélie Orientale, que les Tarifs directs internationaux ; que par ce fait, la Compagnie ayant renoncé, par un engagement formel, à user du droit que lui confère l'Article 2 du Cahier des Charges, pour ce qui concerne les lignes d'une région, doit être également réputée avoir renoncé— pour ce qui concerne tout le réseau — à l'exercice de ce même droit qui est indivisible ;

Que, si, par sa lettre en date du 13 Juillet 1899 (voir Annexe), elle a pris l'engagement d'appliquer le même Tarif aux autres lignes de l'Empire, il n'en résulte pas moins qu'elle se considère en droit d'accorder de nouvelles réductions sur une partie des lignes, sans les appliquer aux autres ;

Attendu qu'elle s'arroge, d'autre part, le droit de passer outre au visa du Commissaire dans l'application des Tarifs, et que, dans ces conditions, elle pourrait, — en augmentant les Tarifs d'autres lignes ottomanes, — favoriser le commerce d'une région au détriment de l'autre et demeurer seule maîtresse des destinées du commerce des localités desservies par les lignes concédées ;

Que la Compagnie, par le fait toujours qu'elle se considère en droit d'accorder des faveurs sur une ou plusieurs expéditions, sans l'approbation du Commissaire Impérial, se met aussi en situation de pouvoir favoriser certains expéditeurs, au préjudice du public ;

Attendu que, s'il est vrai que l'Article 2 du Cahier de Charges d'exploitation paraît, dans des termes larges, concéder à la Compagnie le droit de remanier les Tarifs comme elle l'entend, il n'en est pas moins vrai qu'il convient d'en apprécier la valeur de cet Acte en l'interprétant comme les Parties ont équitablement entendu le faire ; qu'il est impossible d'admettre que le Gouvernement Impérial ait pu concéder à la Compagnie le droit absolu de pouvoir appliquer les Tarifs, de façon à disposer des destinées du commerce des régions traversées par ses lignes, sans que le Gouvernement Impérial puisse exercer le droit imprescriptible, que tout Gouvernement a, de veiller à la sauvegarde des intérêts publics ;

Par ces motifs et tous autres à suppléer,

1° Ordonner, à tous effets que de droit, une expertise pour :

a) constater les insuffisances du service d'exploitation ;

b) constater les vices d'entretien sur les lignes concédées ,

c) déterminer les travaux nécessaires pour mettre en bon état d'exploitabilité et d'entretien le Chemin de fer et ses dépendances, conformément aux règles de l'art,

d) évaluer le montant de ces travaux, à telles fins que de droit ;

Ces constatations faites,

2° Prononcer la résiliation des Conventions de 1872, existantes entre le Gouvernement Impérial et la Compagnie d'exploitation, ainsi que de toutes les Conventions accessoires ;

Dire que la Compagnie d'exploitation devra, dans les six mois de la Sentence à intervenir, remettre au Gouvernement Impérial toutes les lignes qu'elle exploite pour compte du Gouvernement Ottoman, avec les gares, bâtiments, terrains et toutes dépendances quelconques ;

Condamner la Compagnie à payer au Gouvernement Impérial les sommes qui seront fixées par l'expertise, pour remettre le Chemin de fer et ses dépendances en bon état d'exploitabilité et d'entretien ;

Ordonner le redressement des comptes des exercices précédents ; établir les frais réels d'exploitation et faire la répartition du surplus des recettes entre le Gouvernement Impérial et la Compagnie, dans les proportions indiquées à l'Article 4 de la Convention de 1885 ;

SUBSIDIAIREMENT :

Pour le cas où la résiliation ne serait pas prononcée :

3° Condamner la Compagnie à mettre en bon état d'exploitabilité et d'entretien les lignes et ses dépendances, d'après les indications à être données par l'expertise, et ce, dans les six mois de la Sentence à intervenir ;

Condamner la Compagnie à payer au Gouvernement Impérial, à titre de dommages-intérêts, 10,000 francs par jour de retard, sans préjudice du droit du Gouvernement Impérial de faire exécuter la Sentence par toutes les voies que de droit ;

4° Dire, dans tous les cas, que le Gouvernement Impérial a subi une lésion excessive du chef de l'attribution, à la Compagnie, du droit de prélever 7,000 francs pour les frais d'exploitation, et, pour réparer cette lésion, ordonner le redressement des comptes des exercices précédents, établir les frais réels d'exploitation, et répartir le surplus des recettes entre le Gouvernement Impérial et la Compagnie, dans les proportions indiquées à l'Article 4 de la Convention de 1885.

Dire qu'à l'avenir, la Compagnie ne pourra prélever sur les recettes brutes d'exploitation que les frais réels, à concurrence de 7,000 francs ;

5° Condamner la Compagnie à payer des dommages-intérêts à fixer par état, du chef des réductions et exemptions de Tarifs accordées sur les lignes situées en Roumélie Orientale.

Dire que la Compagnie d'exploitation ne pourra pas appliquer, sur les lignes locales, des Tarifs supérieurs à ceux qu'elle appliquerait aux lignes de la Roumélie Orientale.

Dire que la Compagnie n'a pas le droit d'appliquer des Tarifs qui pourraient être de nature à favoriser le commerce d'une région au détriment de l'autre, ou certains expéditeurs au préjudice du public, la

Compagnie devant toujours respecter le principe d'égalité qui doit régir un service public de transport par Chemin de fer.

Dire qu'elle ne pourra passer outre à l'application des Tarifs, sans le visa des Commissaires Impériaux ;

Condamner la Compagnie aux dépens.

Sous toutes réserves de compléter ou modifier les présentes Conclusions, d'ajouter toutes nouvelles demandes et généralement sous réserve de tous droits du Gouvernement Impérial, et notamment sous réserve de ses Demandes formulées sub N° 3 à 18.

(Signé :) ALEXANIAN.
» SALEM.
» BONNET.

ANNEXE I.

·MPAGNIE D'EXPLOITATION
DES
EMINS DE FER ORIENTAUX.
—
DIRECTION.
—
N° 2495, I, 14.
—

Constantinople, le 13 Juillet 1899.

Monsieur le Ministre

Nous avons l'honneur de porter à la connaissance de Votre Excellence qu'une convention vient d'être passée entre le Gouvernement Princier Bulgare et notre Compagnie, au sujet de la cession, à cette dernière, de l'exploitation da la ligne de chemin de fer Yéni-Zaghra-Eski-Zaghra-Tchirpan actuellement en construction.

Nous nous permettrons de faire parvenir à Votre Excellence un exemplaire de cette convention, ainsi que le cahier des charges qui y est annexé, dans quelques jours et aussitôt que l'impression en sera terminée.

Ainsi que Votre Excellence voudra bien se rappeller, le Ministère Stoïloff avait décidé de construire une ligne parallèle à la nôtre, et partant de Yéni-Zaghra par Tchirpan à Philippopoli resp. à Sarambey. — Ce projet, s'il s'était réalisé, aurait porté une grave atteinte, tant aux intérêts du Gouvernement Impérial qu'à ceux de notre Compagnie.

La Compagnie s'est adressée à plusieurs reprises au Gouvernement Impérial, notamment dans son acte du 23 Octobre 1897 et dans la lettre de son Président du Conseil d'Administration, N° 940, du 13 Juillet 1898, demandant l'intervention du

Gouvernement Impérial, à l'effet d'empêcher la construction de cette ligne parallèle.

Malgré toutes ces démarches de notre part, le Gouvernement Bulgare a continué la construction de la ligne en question.

En présence de cette situation qui menaçait les intérêts les plus importants de notre Compagnie, cette dernière s'est vue obligée d'entrer en négociation avec le Gouvernement Bulgare, afin de prévenir l'achèvement de la ligne parallèle.

Après de nombreux pourparlers, nous avons réussi à conclure la convention mentionnée ci-dessus.

Ainsi que Votre Excellence voudra bien relever de cette convention, la Compagnie s'est attachée tout particulièrement à sauvegarder les intérêts du Gouvernement Impérial, sous tous les rapports.

Pour aboutir à une entente, elle a été obligée de consentir à l'introduction des taxes et conditions actuelles du Tarif régulier à Quatre (Tarif conventionnel ordinaire), sur les lignes de la Roumélie Orientale.

Nous croyons devoir faire part, dès à présent, à Votre Excellence que les taxes et conditions de ce Tarif seront également appliquées sur les autres lignes des Chemins de fer Orientaux. — Nous sommes persuadés que Votre Excellence saura apprécier les efforts que nous avons faits en cette circonstance, à l'effet de sauvegarder les intérêts du Gouvernement Impérial intimement liés à ceux de notre Compagnie, et saisissons l'occasion pour vous renouveler, Monsieur le Ministre, l'assurance de notre très haute considération.

La Direction

(Signé :) GROSS.

ARBITRAGE

ENTRE LE GOUVERNEMENT IMPÉRIAL OTTOMAN

ET

LA COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER ORIENTAUX.

4E RÉCLAMATION

du Gouvernement Impérial Ottoman.

TRANSPORTS MILITAIRES.

HE3230
C53T9
4e

CONSTANTINOPLE

Imprimerie E. SOUMA & Cie – Galata.

1903

Dagdeviren Collection

4e Réclamation
DU GOUVERNEMENT IMPÉRIAL.

Transports Militaires.

Exposé.

L'Article 14 du Cahier des Charges de 1872 pour l'exploitation des Chemins de fer de la Turquie d'Europe dispose: « les militaires ou les « marins expédiés isolément ou en corps pour le service, ne seront as- « sujettis, eux et leurs bagages, qu'à la moitié de la taxe établie dans « le Tarif. En outre, lorsque le Gouvernement aura besoin d'expédier « des troupes ou un *matériel militaire ou naval* sur l'un des points « desservis par le Chemin de fer, la Compagnie devra mettre à sa dis- « position, pour *la moitié de la taxe* du même Tarif, tous ses moyens « de transport ».

Ces taxes furent réduites *au tiers* par la Convention de 1885 (Article 5).

La Compagnie d'exploitation interpréta, jusqu'à l'année 1880, les mots «*matériel militaire*» dans son véritable sens, en y comprenant non seulement les objets d'armement, mais aussi les approvisionnements de l'armée. En 1880, revenant sur cette interprétation, elle voulut soumettre ces approvisionnements au Tarif plein.

Toutes les démarches faites auprès de la Compagnie, par le Ministère de la Guerre et par celui des Travaux Publics, pour la faire revenir

sur sa manière de voir, demeurèrent sans résultat. Le Ministère de la Guerre, désireux cependant d'éviter tous retards et entraves préjudiciables dans les transports de l'armée, entra en arrangement avec la Compagnie (voir Annexe); une entente provisoire intervint, le 9/21 Avril 1883, en ce qui concerne les bagages que les militaires peuvent transporter avec eux (Article IV dudit Arrangement) et le matériel militaire (Article VI). A cette occasion, le Ministère de la Guerre fut obligé d'admettre que les approvisionnements de l'armée seront taxés au Tarif plein (Article VII).

En 1891, le Ministère des Travaux Publics eut l'occasion de constater la façon dont la Compagnie interprète les mots *matériel militaire* et il informa le Ministère de la Guerre que, d'après l'Article 5 de la Convention de 1885, la taxation des transports militaires au tiers du Tarif, s'applique aussi aux approvisionnements de toutes sortes effectués par les Autorités Militaires pour l'armée.

La Compagnie, informée de cette Décision, soutint que l'Article 14 du Cahier des Charges de 1872, ainsi que l'Arrangement conclu en 1883 avec le Ministère de la Guerre, définissent les transports militaires qui bénéficient de la réduction du Tarif; que l'Article 5 de la Convention de 1885 n'a apporté d'autre modification au Cahier des Charges de 1872 que celle de réduire au tiers la taxe du Tarif; que les approvisionnements ne bénéficient pas de cette réduction, et qu'ils doivent payer taxe entière.

En présence de ce refus, le Ministère de la Guerre a maintenu l'Arrangement de 1883 qui continue d'être en vigueur.

Il s'agit donc de rechercher si, d'après les Conventions de 1872 et 1885, la Compagnie est autorisée à percevoir la taxe entière pour les approvisionnements de l'armée ou si ceux-ci sont compris dans les transports militaires.

L'Article 14 du Cahier des Charges de 1872 porte, comme il a été dit plus haut, que *l'expédition* (transport) *du matériel militaire ou naval*

est soumise à la moitié de la taxe établie par le Tarif. L'Article 5 de la Convention de 1885 dit que les *transports* militaires seront effectués pour le tiers du prix du Tarif;

Les mots *matériel militaire* ou *transports militaires* sont des plus larges et comprennent, conséquemment, tous les objets nécessaires aux besoins des troupes, parmi lesquels figurent, bien entendu, les approvisionnements.

D'ailleurs, c'est là l'interprétation que la Compagnie elle-même avait donnée à l'Article 14 du Cahier des Charges de 1872, immédiatement après sa conclusion. Aussi, depuis 1872 jusqu'en 1880, a-t-elle transporté, ainsi que nous l'avons dit, les approvisionnements comme *matériel militaire*. Cette interprétation donnée par la Compagnie elle-même au Cahier des Charges, à une époque où les personnes qui avaient présidé à la rédaction de ce texte étaient présentes, a une grande importance, car celles-ci savaient ce qu'elles avaient convenu et ce qu'on entendait exactement par «*matériel militaire*». Ces mots comprennent donc tous les objets nécessaires à l'armée; c'est pourquoi, lors de l'entente passée avec le Ministère de la guerre, la Compagnie, pour restreindre la portée des mots *matériel militaire* aux seuls objets d'armement, tels que armes, canons, etc. etc., qu'elle veut comprendre dans cette expression, a dû employer, dans l'Article 6 de ladite entente, les mots *matériel militaire proprement dit*, ce qui prouve que le *matériel militaire*, dans son sens large, tel qu'il est employé dans l'Article 14 du Cahier des Charges de 1872, doit comprendre tous les objets destinés aux besoins de l'armée, et par conséquent les approvisionnements.

Si telle est la véritable interprétation qu'il convient de donner aux mots *matériel militaire*, *transports militaires* employés dans le Cahier des Charges de 1872 et l'Article 5 de la Convention de 1885, c'est en vain que la Compagnie voudrait se prévaloir de l'Arrangement de 1883, car,

cet Arrangement ne peut modifier les droits que le Gouvernement Impérial détient du chef des Conventions sanctionnées par Iradé Impérial, et au surplus, il est d'un caractère provisoire et peut être dénoncé.

Conclusions.

Plaise à la Commission Arbitrale;

Attendu que l'Arrangement de 1883, loin de présenter un avantage pour le Gouvernement Impérial, constitue, au contraire, une augmentation des charges de celui-ci, du chef des transports militaires ;

Attendu que cet Arrangement ne saurait en rien modifier les droits du Gouvernement Impérial, tels qu'ils résultent des Conventions sanctionnées par Iradé Impérial;

Qu'au surplus, il est essentiellement provisoire et que le Ministère de la Guerre, à qui les conditions dudit Arrangement furent imposées par les circonstances, est toujours libre de le dénoncer ;

Attendu qu'il convient, d'ores et déjà, de déterminer les conditions qui doivent être faites pour les transports militaires, d'après les stipulations intervenues en 1872 et 1885, pour en faire telle application qu'il conviendrait le cas échéant ;

Attendu que, d'après l'Article 14 du Cahier des Charges de 1872 et l'Article 5 de la Convention de 1885, les *transports militaires* en général doivent être effectués, en temps de guerre et en temps de paix, au tiers du Tarif.

Que, par ces mots, on entend (indépendamment, bien entendu, des militaires appartenant à l'armée de terre et de mer, la police et la

gendarmerie, de leurs bagages et de leurs bêtes), non seulement les objets d'armement reconnus par la Compagnie, soit: armes de toutes espèces, canons et leurs accessoires, caissons vides, voitures d'ambulance, forges de campagne, sellerie, kourbas, matériel d'hôpital et de casernement; vêtements, chaussures, batterie de cuisine, matériel d'ambulance, matériel d'armurier, instruments de chirurgie, médicaments, tentes, pioches, pelles, haches, instruments de musique, harnachements, matériel de maréchal-ferrant, de bouchonnage, fers à cheval et attelages pour chevaux d'artillerie; mais aussi toutes sortes de munitions de guerre, de matériel militaire et naval et tous les approvisionnements en céréales de toute nature, denrées coloniales, beurre, haricots, poivre et sel, provisions diverses ou matières non travaillées et généralement transports de tous objets quelconques nécessaires à l'armée et devant être effectués par les Autorités Militaires.

Que tel est, d'ailleurs, le sens et la portée des clauses insérées dans les Conventions stipulées avec toutes les Compagnies, les approvisionnements n'étant jamais exclus du *matériel militaire* devant bénéficier de la réduction des taxes.

Par ces motifs et tous autres à suppléer ;

Dire que l'Arrangement de 1883 ne peut porter atteinte aux droits du Gouvernement Impérial qui lui sont assurés par les Conventions de 1872 et 1885 sanctionnées par Iradé Impérial;

Dire, en tous cas, que l'Arrangement de 1883 a un caractère essentiellement provisoire et qu'il peut être dénoncé;

Dire, en conséquence, que sous le régime des Conventions de 1872 et 1885, la réduction au tiers du Tarif, s'applique au transport, en temps de guerre et en temps de paix, des militaires ou des marins mentionnés plus haut, expédiés isolément ou en corps, leurs bagages et leurs bêtes, de même que de *tout matériel militaire ou naval*, et de tous objets également ci-dessus énumérés, sans restrictions aucunes, et, généralement, de tous objets quelconques nécessaires à l'armée, et devant être transportés par les Autorités Militaires.

Condamner la Compagnie aux dépens.

(*Signé*:) ALEXANIAN.
SALEM.
BONNET.

ANNEXE

CONDITIONS APPLICABLES

AUX

TRANSPORTS DE L'ARMÉE IMPÉRIALE OTTOMANE,

à partir du 1/13 Mars 1883.

Le Ministère Impérial de la Guerre ayant exprimé le désir d'obtenir certaines facilités pour l'effectuation, par Chemin de fer, des transports militaires, la Compagnie d'exploitation s'est empressée de déférer à ce désir et les arrangements suivants ont été conclus.

ARTICLE PREMIER.

Les transports du Ministère Impérial de la Guerre consistant, soit en matériel militaire, soit en approvisionnements de toutes sortes, seront effectués, au gré des Commandants militaires, en grande ou en petite vitesse.

L'indication de la vitesse demandée devra être faite au moment de la remise de l'expédition.

ARTICLE II.

Les droits de manutention s'élevant, pour la grande vitesse, à Piastres 100, et, pour la petite vitesse, à Piastres 90 par wagon, ne seront pas perçus, lorsque la manutention sera faite par les troupes.

La moitié seulement de ces taxes sera perçue, si la manutention n'est pas effectuée par les troupes.

Les droits d'enregistrement ne seront perçus, sur aucune expédition militaire.

Article III.

Les taxes seront calculées sur le poids réel des objets transportés.

Il est entendu que les Autorités Militaires pourront requérir un wagon spécial chaque fois qu'elles auront à effectuer un chargement atteignant seulement la moitié de la charge d'un wagon, soit 5,000 kilogrammes.

Dans ces cas, les agents du Chemin de fer n'auront pas le droit d'ajouter d'autres marchandises, sans le consentement des Officiers chargés des expéditions.

Par contre, lorsque les expéditions militaires n'atteindront pas 5,000 kilogrammes par wagon, les agents du Chemin de fer auront le droit de compléter le chargement avec d'autres marchandises.

Les agents du Chemin de fer surveilleront les opérations de chargement effectuées par les troupes et prendront les dispositions nécessaires pour assurer l'utilisation aussi complète que possible du matériel roulant.

Article IV.

Bien que les militaires voyageant en corps soient généralement porteurs de leurs fusils, de leurs sacs et de leurs gibernes, la Compagnie accorde, cependant, le transport gratuit de 30 kilogrammes par soldat sur les bagages qui les accompagnent.

Il est bien entendu que les bagages, à main que les soldats prendront avec eux dans les wagons, ne devront jamais empêcher que le nombre complet d'hommes soit placé, dans chaque véhicule.

Il est bien entendu que les agents du Chemin de fer ne pourront jamais exiger qu'il soit placé, dans les compartiments des voitures ou dans les wagons servant aux transports de troupes, plus de soldats que le nombre réglementaire, et que les soldats pourront prendre avec eux leurs fusils, leurs sacs et leurs gibernes, mais en les plaçant de façon à permettre que le nombre d'hommes réglementaire trouve sa place dans le compartiment ou dans le wagon.

On assimilera aux bagages pour l'application des dispositions du présent Article:

a) les fusils, havresacs et gibernes des soldats, s'ils sont transportés dans un wagon spécial;

b) les vêtements, chaussures, batterie de cuisine, matériel d'ambulance,

matériel d'armurier, instruments de chirurgie, médicaments, tentes, pioches, pelles, hâches et instruments de musique;

c) harnachements, matériel de maréchal-ferrant, de bouchonnage, fers à cheval et attelages pour chevaux d'artillerie;

d) les vivres et les fourrages nécessaires pour les troupes et les chevaux, pendant le voyage en Chemin de fer.

S'il y a excédent de poids au delà de 30 kilogrammes par soldat et officier, cet excédent sera taxé au demi-prix de la grande vitesse.

Article V.

Tous les transports effectués en même temps que les troupes, seront taxés au demi-prix de la grande vitesse. Les transports d'objets inflammables, tels que poudre, cartouches et projectiles, seront toujours transportés en grande vitesse.

Article VI.

Lorsqu'on effectuera en petite vitesse les transports d'objets assimilés aux bagages et spécifiés ci-dessus à l'Article IV, sous les lettres *b)* et *c*) , ou les transports de matériel militaire proprement dit, à savoir: armes de toutes espèces, canons et leurs accessoires, caissons vides, voitures d'ambulance, forges de campagne, sellerie, kourbas, matériel d'hôpital et de casernement, on n'appliquera à ces transports que la demi-taxe de la deuxième classe du Tarif de la petite vitesse.

Article VII.

Tous autres transports, tels que: approvisionnements en céréales de toute nature, denrées coloniales, beurre, haricots, pois et sels, provisions diverses ou matières non travaillées et, généralement, tous transports quelconques non compris dans l'énumération de l'Article VI, effectués par les Autorités militaires, seront taxés aux prix pleins des Tarifs applicables à ces transports, étant entendu que le Ministère Impérial de la Guerre jouira de toutes les réductions que la Compagnie pourrait consentir par Tarif spécial pour les mêmes transports.

ARTICLE VIII.

Lorsque les Autorités Militaires jugeront convenable d'expédier, en grande vitesse, les objets spécifiés ci-dessus à l'Article VII, c'est-à-dire les objets ne rentrant pas dans la catégorie des transports de matériel militaire proprement dit, la Compagnie n'appliquera pas, à ceux de ces transports qui seront effectués par charge complète de wagon ou qui paieront pour la charge complète, le Tarif plein de la grande vitesse, mais seulement le tiers de ce Tarif.

ARTICLE IX.

La durée des présents arrangements est fixée à deux ans, à compter du 1/13 Mars 1883; elle sera renouvelée d'année en année, si elle n'est pas dénoncée par l'une quelconque des deux Parties trois mois avant son échéance.

En cas de résiliation et à défaut d'arrangements nouveaux remplaçant les présents, il est bien entendu que les prix et conditions appliqués aux transports militaires, depuis l'année 1880 jusqu'au 1/13 Mars 1883, rentreront en vigueur.

Fait en double, à Constantinople, le 9/21 Avril 1883.

Pour la Compagnie d'exploitation
des Chemins de fer Orientaux,
le Directeur de l'exploitation
E. HALIN.

Confirmé par Lettre de Son Excellence Ghazi Osman Pacha au Directeur de l'exploitation, en date du 15 Mai 1883, N° 8/2.

ARBITRAGE

ENTRE LE GOUVERNEMENT IMPÉRIAL OTTOMAN

ET

LA COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER ORIENTAUX.

5E RÉCLAMATION

du Gouvernement Impérial Ottoman.

VOIE PARALLÈLE ENTRE

KOULÉLI-BOURGAS ET ANDRINOPLE.

HE 3230
C537
5e

CONSTANTINOPLE

Imprimerie E. SOUMA & Cie — Galata.

1903

Bien que ces deux tronçons de lignes aient existé parallèlement, l'un d'eux seulement était exploité par la Compagnie, tandis que l'autre était abandonné. Malgré cela, dans le compte de l'exercice 1886, qui a suivi la Convention de 1885, la Compagnie a fait figurer les 7,000 francs de frais d'exploitation pour chacun de ces tronçons. Pour opérer de la sorte, la Compagnie se basait sur une Lettre du Ministère des Travaux Publics, en date du 23 Août 1886 (Annexe I), qui porte que «la voie parallèle «de Kouléli-Bourgas à Andrinople devra être rétablie, dès que l'accrois- «sement notable des transports viendra à l'exiger», que «toute la dépense «de ce rétablissement sera à la charge de la Compagnie» et que la même section «continuera à être considérée comme formant deux lignes, au «lieu d'une, pour le réglement de tous les comptes entre le Gouverne- «ment Impérial et la Compagnie».

Le Gouvernement Impérial considérant qu'il n'était pas juste que la Compagnie prélevât 7,000 francs de frais d'exploitation pour une ligne non exploitée, porta la question devant la Commission Arbitrale instituée en 1888, à l'effet de régler certaines contestations surgies alors entre les Parties.

Les Arbitres ont estimé que, suivant le régime adopté antérieurement à la Convention de 1885, cette section doit, même après cette Convention, être comptée double, en conformité de l'interprétation donnée par *le Ministre des Travaux Publics, dans sa lettre précitée et «sous «réserve du droit du Gouvernement Impérial d'exiger le rétablissement «de la double voie aux frais de la Compagnie»*.

Ainsi, les charges et les profits de ces deux tronçons sont calculés, aux termes de ladite Décision Arbitrale de 1888, tout comme s'ils étaient indépendants, et figurent comme tels dans les comptes d'exploitation.

C'est ainsi que la somme de 7,000 francs par kilomètre et par an, que la Compagnie prélève sur les recettes brutes, en conformité de l'Article 4 de la Convention de 1885, est perçue en double pour ce parcours de 36 kilomètres et 40 mètres. Il en est de même du paiement de la redevance de 1,500 francs par kilomètre et par an garantie, comme ci-dessus, au Gouvernement Impérial.

Et pourtant, un de ces tronçons (Kouléli-Andrinople), bien que construit par le Gouvernement Impérial et livré à la Compagnie, peut être considéré comme inexistant, car il a été laissé dans un état d'abandon tel qu'il est actuellement inexploitable. Le tracé de la voie existe encore, mais les traverses sont hors d'usage, n'ayant pas été renouvelées depuis la construction de la voie (Annexe II).—Aujourd'hui, il n'y reste que quelques rails qui y gisent en désordre.

Le Ministère Impérial des Travaux Publics, constatant la nécessité de rétablir la voie parallèle en question, demandait à la Compagnie, par sa Lettre du 3/15 Juillet 1889 (Annexe III), de remettre cette ligne en bon état de service. Mais la Compagnie, par sa lettre en date du 10 Août 1889 (Annexe IV), se prévalant de la Lettre Ministérielle précitée, du 23 Août 1886, refusa de rétablir cette voie, tant que l'accroissement des transports ne l'exigerait pas. Sur ce refus, le Ministère, par sa mise en demeure du 25 Septembre 1889 (1305) (Annexe V), a sommé la Compagnie de parfaire la voie parallèle, la tenant, en cas contraire, responsable de toutes les conséquences.

Par un acte protestatif, daté du 3 Mars 1890, la Compagnie invoquant toujours les dispositions de la Lettre Ministérielle de 1886 précitée, a répondu qu'elle ne se considérait pas obligée de rétablir cette voie (Annexe VI).

Le Gouvernement Impérial revint à la charge par une nouvelle sommation, datée du 17/29 Novembre 1890, réitérant les protestations formulées dans l'acte du 25 Septembre 1889 (Annexe VII).

En 1895, la nécessité du rétablissement de cette voie se fit bien plus sentir; un Iradé Impérial décidait, non seulement de rétablir la seconde voie, mais encore de fournir à l'État-Major tous les renseignements voulus à ce sujet. Communication faite de cet Iradé Impérial par la Lettre Ministérielle du 2/14 Février 1895 (Annexe VIII), la Compagnie, quatre mois plus tard, répondit, par sa lettre du 10 Juin 1895 (Annexe IX) qu'elle maintenait son refus de rétablir ladite voie, en se basant toujours sur le motif du non accroissement des transports et de la diminution qu'il y avait dans les recettes, du chef des mesures restrictives prises par le Gouvernement Impérial, telles que l'institution de la Commission Militaire de Moustapha Pacha, les quarantaines et la non exécution des engagements du Gouvernement relatifs à la construction du port de Dédéaghatch. Le Gouvernement Impérial insista, par sa Lettre du 22 Octobre 1895 (Annexe X), sur la nécessité du rétablissement de cette voie. La Compagnie tout en persistant dans son refus, continua cependant de percevoir, sur les recettes brutes, les 7,000 francs par kilomètre, pour ses frais d'exploitation sur la section en état d'abandon.

Le Gouvernement Impérial ne cessa de faire, chaque année, lors de la réception des comptes, des réserves à ce sujet (Annexe XI), et réitéra auprès de la Compagnie sa mise en demeure de rétablir ladite voie.

Conclusions.

Plaise à la Commission Arbitrale;

Attendu que le Gouvernement Impérial a construit, à ses frais, les Chemins de fer exploités par la Compagnie; qu'il a construit également les deux lignes parallèles entre Kouléli et Andrinople et qu'il a stipulé (Article 15 de la Convention de 1872) que ces deux lignes seront considérées comme distinctes pour le paiement de la redevance kilométrique;

Attendu que c'est par application de ce principe que la somme de 7,000 francs par an et par kilomètre, prélevée par la Compagnie sur les recettes brutes des lignes exploitées, pour couvrir ses frais d'exploitation (Article 4 de la Convention de 1885), est prélevée également pour cette voie parallèle, quoique inexploitée et même inexploitable dans son état actuel;

Attendu que la Compagnie a pris à sa charge l'entretien des lignes, conformément à l'Article 7 du Cahier des Charges de l'exploitation ainsi conçu: «Le chemin de fer et toutes ses dépendances seront «constamment entretenus en bon état et de manière que la circulation, «sur toute son étendue, soit toujours facile et sûre. — Les frais «d'entretien resteront entièrement à la charge de la Compagnie»;

Attendu que la Compagnie a manqué à ses obligations en laissant anéantir le tronçon Kouléli-Bourgas-Andrinople; qu'elle est donc tenue de le remettre, à ses frais, en bon état de service;

Que les obligations de la Compagnie à cet égard sont formelles, et que le Gouvernement Impérial est seul juge de l'opportunité du rétablissement de cette section;

Que la Lettre Ministérielle précitée portant que ladite voie serait rétablie, dès que l'accroissement notable des transports l'exigerait, n'a pu diminuer le droit que le Gouvernement Impérial avait d'exiger le rétablissement et l'exploitation de la voie, sans condition aucune, ni davantage créer le droit pour la Compagnie de subordonner l'obligation d'entretien et d'exploitation à l'accroissement des transports, alors que la Compagnie n'a accordé aucune compensation pour obtenir un tel avantage;

Que l'information donnée par la susdite lettre, ne peut être envisagée que comme une simple faveur que le Gouvernement faisait à la Compagnie en n'accélérant pas le rétablissement de cette voie, tant qu'il ne le jugeait pas opportun, faveur sur laquelle le Gouvernement Impérial peut toujours revenir;

Que telle est la véritable portée de la Lettre Ministérielle de 1886; mais que, si on voulait lui donner une interprétation qu'elle ne comporte d'ailleurs pas et qu'on lui fasse dire que le Gouvernement Impérial, au lieu d'exprimer un avis et de consentir une simple faveur, aurait pris, envers la Compagnie, l'engagement formel de ne faire rétablir la voie que si la condition de l'accroissement des transports venait à s'accomplir, cette lettre tendrait alors à modifier essentiellement les Conventions existantes, et l'on sait que les Actes conclus sur la base d'un Iradé Impérial, ne peuvent être modifiés, en ce qui concerne l'État, qu'en les mêmes formes et conditions qui ont présidé à leur conclusion, c'est-à-dire par un nouvel Iradé Impérial;

Qu'il n'est pas douteux — et la Compagnie le sait fort bien — qu'un Ministre ne saurait modifier, par simple Lettre, une Convention conclue entre les Parties, en conformité d'un Iradé Impérial; qu'un Fonctionnaire Ottoman, quel qu'il soit, n'est qu'un mandataire du Gouvernement Impérial et que ses actes n'engagent l'État que dans la limite des pouvoirs conférés;

Qu'en l'espèce, le mandat du Ministère consistait à veiller à la stricte application des Conventions, c'est à-dire, à exiger le bon entretien de la ligne sur toute son étendue, y compris la section Kouléli-Andrinople et non à permettre d'en abandonner une partie;

Que les pouvoirs ainsi définis du Ministre des Travaux Publics ont constitué la règle régissant les relations entre le Gouvernement Impérial et la Compagnie; que toutes les fois qu'il s'est agi d'apporter des modifications à la Convention de 1872, les Parties ont passé une nouvelle Convention, toujours en vertu d'un Iradé Impérial;

Attendu, conséquemment, que, quel que soit le point de vue auquel on se place, il ressort clairement que la Lettre Ministérielle en question n'est pas de nature à priver le Gouvernement Impérial du droit, que lui confèrent les Conventions et le Cahier des Charges, d'obliger la Compagnie à entretenir cette voie parallèle et à l'exploiter.

Que c'est en considération de ce droit dont le Gouvernement Impérial peut user, que les Arbitres de 1888 ont permis à la Compagnie de continuer à percevoir les frais d'exploitation de cette ligne, comme si elle était exploitée, en ayant soin de mentionner le droit du Gouvernement Impérial d'exiger le rétablissement de cette voie aux frais de la Compagnie;

Que les Arbitres, fort justement d'ailleurs, n'ont pas subordonné l'exercice de ce droit à l'accroissement des transports, vu que cette mention était simplement indicative et qu'il ne pouvait en résulter un engagement quelconque;

Attendu, subsidiairement, que si l'on voulait attribuer à la Lettre Ministérielle de 1886 le sens d'un engagement formel et valable du Gouvernement qui aurait subordonné le rétablissement de la voie à la condition de l'accroissement des transports, il est facile de démontrer que la condition précitée s'est accomplie;

Qu'en effet, depuis 1886, les lignes ottomanes ont été reliées à celles de l'étranger, et Salonique a été mis en communication directe avec la Capitale, par la construction de la ligne Salonique-Dédéaghatch;

Que cette situation a accru sensiblement les transports, et, de fait, le nombre des trains circulant en 1886, a été de 671 pour la ligne de Dédéaghatch à Andrinople et de 1899 pour celle d'Andrinople à Constantinople, tandis qu'en 1901, ces nombres se sont respectivement élevés à 1098 et 2840;

Attendu que l'abandon de cette voie parallèle constitue une grande entrave au trafic et pourrait être la source d'inconvénients sérieux dans le cas d'un accroissement subit des transports militaires;

Attendu qu'il est donc évident que, non seulement l'accroissement mentionné dans la Lettre Ministérielle s'est réalisée, mais que le rétablissement de cette ligne est nécessaire à tous les points de vue;

Que vainement la Compagnie, pour retarder le rétablissement de cette voie, invoque la diminution des recettes qu'elle attribue à des mesures restrictives et à l'inexécution du port de Dédéaghatch, car la prétendue diminution des recettes provient de la réduction des Tarifs sur l'ensemble des lignes, ce qui, dans tous les cas, ne peut avoir une influence quelconque sur l'obligation de la Compagnie d'exploiter toutes les lignes, quel que soit le chiffre des recettes; qu'en ce qui concerne les prétendues mesures restrictives et l'inexécution du port de Dédéaghatch, qui d'ailleurs ne sauraient servir de motifs pour libérer la Compagnie de l'obligation de rétablir ladite voie et de l'exploiter, ces questions font l'objet des Réclamations 1, 9 et 11 de la Compagnie, qui seront examinées séparément;

Attendu que le refus de la Compagnie de remplir ses engagements a causé des entraves au trafic et à l'augmentation des recettes;

Que la perte subie de ce chef sur les recettes, que la Compagnie est tenue de réparer, suivant la mise en demeure de 1889 (Annexe V), peut être évaluée à 500 francs, par kilomètre et par an, sur le parcours de 700 kilomètres entre Sarembey, d'une part, et Dédéaghatch et Constantinople, de l'autre;

Qu'il n'y a lieu, cependant, de réclamer une indemnité à la Compagnie que pour les exercices 1890, 1891, 1892, 1893, 1896 et 1897, vu que, pour les autres exercices, en portant même ladite somme de 500 francs au compte des recettes, celles-ci n'atteindraient, quand même, pas le minimum de recettes que la Compagnie a garanti au Gouvernement Impérial;

Que la Compagnie doit donc porter, dans les comptes des recettes des exercices susmentionnés, la somme de 350,000 francs par an, pour en faire la répartition entre le Gouvernement Impérial et la Compagnie, en conformité de la Convention de 1885, ce qui représente, d'après le compte ci-annexé (Annexe XII), une somme de francs 629,636, que la Compagnie doit payer au Gouvernement Impérial avec les intérêts légaux courus depuis 1890, exercice postérieur à la sommation du 25 Septembre 1889, jusqu'à parfait paiement.

Par ces motifs et tous autres à suppléer;

Condamner la Compagnie d'exploitation à rétablir, à ses frais, dans un délai de 3 mois à compter de la Sentence Arbitrale, la voie parallèle de 36 kilomètres et 40 mètres entre Kouléli-Bourgas et Andrinople, de la mettre en état d'exploitation et de l'exploiter, sous peine de 1000 francs de dommages et intérêts par jour de retard;

à payer au Gouvernement Impérial la somme de francs 629,636 suivant l'Annexe XII, somme qui représente sa part dans l'indemnité de francs 500 par kilomètre et par an, que la Compagnie doit payer jusqu'en 1901, du chef de la diminution des recettes par suite de l'inexploitation de la voie parallèle;

à payer aussi au Gouvernement Impérial les intérêts légaux afférents à chacune des sommes annuelles indiquées dans l'Annexe XII et qui ensemble ont formé la somme précitée de francs 479,099.25;

à porter, à titre d'indemnité, dans les comptes des recettes de 1902 et des recettes qui précèderont l'époque à fixer, le cas échéant, par les

Arbitres pour la reconstruction de cette voie, la somme annuelle de francs 500 par kilomètre sur 700 kilomètres de ligne, soit francs 350,000, pour en faire la répartition entre le Gouvernement Impérial et la Compagnie, suivant les Conventions existantes;

La condamner enfin aux dépens.

(Signé:) ALEXANIAN.
SALEM.
BONNET.

ANNEXE I.

EMPIRE OTTOMAN.

MINISTÈRE
DES TRAVAUX PUBLICS.

Secrétariat Général.
N° 32,481/50.

Constantinople, le 23 Août/4 Septembre 1886.

à M. LOOSER,
Représentant ad interim de la Compagnie d'exploitation des Chemins de fer de la Turquie d'Europe.

J'ai bien reçu votre lettre du 31 Août, N° 73, et viens vous informer que je suis d'accord avec son contenu, sauf les observations et réserves suivantes.

Et, tout d'abord, je constate avec satisfaction qu'ainsi qu'il appert même de votre communication, les travaux demandés par la Commission Mixte, sont déjà en cours d'exécution, et que les parachèvements seront terminés à l'expiration du délai de six mois prévu par la Convention du 10/22 Décembre 1887.

En ce qui concerne les travaux à exécuter en cours d'entretien, je consens à ce que votre Compagnie les fasse exécuter au cours de l'entretien ordinaire des lignes, pour n'apporter aucune entrave à l'exploitation, sans être astreinte au délai de six mois ; mais ils devront être poursuivis sans discontinuité et achevés aussi promptement que les circonstances le permettront à votre Compagnie, qui aura à en faire constater l'exécution dans la même forme que pour les travaux de parachèvement.

J'attends l'envoi des plans de vos ponts en fer avec les données nécessaires à la vérification des calculs, suivant les indications des procès-verbaux.

Pour le bornage et la levée du plan cadastral, mon Département délègue, pour la ligne de Constantinople-Andrinople, Margossian Effendi, Ingénieur Principal de la Direction Générale des Ponts et Chaussées et Commissaire Central, qui sera assisté par Coumbary Effendi, Commissaire de la 1re

Inspection, et, pour les autres lignes s'y rattachant, les Commissaires Impériaux, et, pour la ligne de Salonique à Mitrovitza, Aslan Effendi, Ingénieur en Chef du Vilayet de Salonique,assisté de Haïri bey, Commissaire Impérial; je vous invite donc à commencer ce travail,dans le plus bref délai, avec leur concours, en tenant compte de l'établissement futur de la seconde voie, ainsi que des dépendances et extensions à donner aux stations, et ce, dans les limites des plans qui ont servi à l'expropriation. Les opérations de bornage devront commencer par les stations et seront continuées ensuite sur la voie courante, sans être astreintes au délai de six mois prévu par la Convention du 10/22 Décembre 1887.

Votre Compagnie fera également, après l'achèvement du bornage, le dépôt à mon Département d'une expédition authentique des procès-verbaux de bornage du plan cadastral et de l'état descriptif, ainsi que cela est prévu à l'Article 26 du Cahier des Charges.

Le Gouvernement Impérial approuve vos propositions concernant les barrières et maisons de garde, mais le nombre des passages à niveau à munir de barrières et de nouvelles maisons de garde à établir en plus, pourra être porté à dix par mon Département, et je réserve un délai d'un an pour fournir, à cet égard, les indications nécessaires à votre Compagnie.

Après mûr examen des considérations que fait valoir votre Compagnie, j'approuve la modification proposée par elle, en ce qui concerne le ballast dont l'épaisseur sera fixée à quarante centimètres, et le profil, modifié en raison de cette dimension.

J'autorise également votre Compagnie à continuer l'emploi de traverses en fer et de traverses en bois d'essences diverses, préparées au chlorure de zinc, mais à charge pour elle de placer des selles ou plaques entre les rails et les traverses ainsi préparées, partout où cela sera jugé nécessaire.

Je prendrai en considération, s'il y a lieu, les propositions que vous m'annoncez concernant la Gare de Constantinople, et je vous invite à vouloir bien me les faire parvenir dans le plus bref délai possible. En attendant, je dois réserver à ce sujet tous les droits du Gouvernement Impérial.

La seconde voie de Kouléli-Bourgas à Andrinople devra être rétablie, dès que l'accroissement notable des transports viendra à l'exiger et toute la dépense de ce rétablissement sera à la charge de votre Compagnie.

Il est d'ailleurs bien entendu que, dès à présent, la section de Kouléli-Bour-

gas à Andrinople continuera, comme par le passé, à être considérée comme formant deux lignes, au lieu d'une, pour le réglement de tous les comptes entre le Gouvernement Impérial et votre Compagnie, et cela, à tous égards, notamment pour le paiement du minimum de 1,500 francs par kilomètre garanti par elle, aux termes de la Convention du 10/22 Décembre 1885.

Votre Compagnie fera constater par M. Leclaire, Ingénieur en Chef du Vilayet de Constantinople, que mon Département délègue dès maintenant à cet effet, l'exécution des travaux des diverses catégories spécifiées par la Commission et ces travaux devront être achevés dans un délai de six mois en ce qui concerne les parachèvements, sauf le bornage, le plan cadastral, les maisons de garde et les barrières qui ont été indiqués plus haut.

En cas d'empêchement, M Leclaire sera suppléé par M. Briot, Inspecteur Général de la Direction des Ponts et Chaussées.

Votre Compagnie voudra bien adresser directement à M. Leclaire ou à son suppléant, en cas d'empêchement, et ce, au fur et à mesure de l'exécution des travaux sur les diverses sections de Chemin de fer, les avis l'informant de cette exécution. Quant à la constatation proprement dite, elle sera faite au moyen de procès-verbaux en double expédition dont l'une sera remise à Votre Compagnie par le Délégué du Gouvernement et l'autre conservée dans les Archives de mon Département.

Veuillez agréer, etc.

ANNEXE II.

Commission Technique

réunie, à Constantinople, en exécution de l'Article 6 de la Convention du 10/22 Décembre 1885, dans le but de déterminer les travaux de parachèvement nécessaires pour rendre les lignes construites par la Société Impériale, conformes au Cahier des Charges de construction et aux plans et types approuvés par le Gouvernement Impérial.

Procès-Verbal N° 1.

Séance du 20 Mai/1er Juin 1886, tenue à Stamboul, dans les Bureaux du Ministère des Travaux Publics.

Etaient présents:

Pour le Gouvernement Impérial Ottoman:

M. **Galland**, Directeur Général des Ponts et Chaussées au Ministère des Travaux Publics;

M. **Leclaire**, Ingénieur en Chef du Vilayet de Constantinople;

Pour la Compagnie d'exploitation:

M. **Achille Thommen**, Conseiller Supérieur de la Construction;

Le Chevalier de Pischof, Conseiller de la Cour Impériale et Royale, Inspecteur Général des Chemins de fer Autrichiens.

. . . . . .

. . . . . .

Constatations.

. . . . . .

. . . . . .

Quant aux traverses de la seconde voie entre Kouléli et Andrinople, elles sont hors d'usage n'ayant pas été renouvelées depuis la construction de cette voie.

. . . . . .

. . . . . .

Après lecture, le présent Procès-Verbal, fait en double expédition, a été arrêté et signé pour valoir ce que de droit.

A bord du *Kriti*, le 22 Mai / 3 Juin 1886.

Pour le Gouvernement Ottoman :

(*Signé*:) A. Galland.
A. Leclaire.

Pour la Compagnie d'exploitation :

(*Signé*:) Thommen.
Pischof.

ANNEXE III.

LETTRE MINISTERIELLE

adressée à la Compagnie d'Exploitation,

le 3/15 Juillet 1889, sub N° 53,110/46.

En exécution d'une Décision de la Commission Arbitrale, votre Compagnie déduit, sur les recettes totales du réseau, la somme de 7,000 francs comme frais d'exploitation pour chaque kilomètre de la seconde voie entre Kouléli-Bourgas et Andrinople.

En cet état de choses, comme il n'est pas admissible que ladite seconde voie reste à l'état de voie morte, je viens, conformément à la décision du Conseil du Ministère des Travaux Publics, vous inviter à mettre, le plus tôt possible, ladite seconde voie dans un état qui puisse en permettre l'exploitation.

ANNEXE IV.

COMPAGNIE D'EXPLOITATION
DES
CHEMINS DE FER ORIENTAUX.

№ 312.

Constantinople, le 10 Août 1889

Monsieur le Ministre

J'ai l'honneur d'accuser réception, à Votre Excellence, de la Lettre qu'elle a sien voulu m'adresser, le 3/15 Juillet, pour demander à ma Compagnie le rétablissement de la seconde voie entre Kouléli-Bourgas et Andrinople.

Il me suffira, pour répondre à cette communication, d'appeler la bienveillante attention de Votre Excellence sur la Lettre qui a été adressée à ma Compagnie, le 23 Août/4 Septembre 1886, par le Département des Travaux Publics, et d'après laquelle le rétablissement de la seconde voie ne pourra être réclamé que lorsque « l'accroissement notable des transports viendra à l'exiger. » Le passage que je viens de reproduire a été d'ailleurs visé dans les motifs de la Sentence Arbitrale, rendue le 12 Mai 1888, au sujet du dressement des comptes de l'exercice 1886.

Je n'ai pas besoin d'insister sur ce fait que les produits du réseau, et tout spécialement de la ligne de Dédéaghatch, loin de s'accroître, restent stationnaires ou même diminuent, ce qui est la conséquence naturelle de l'oubli où le Gouvernement Impérial continue de laisser l'Article des Conventions relatif au port de Dédéaghatch.

Ma Compagnie se permet de penser, par suite, que le moment n'est pas venu de procéder au rétablissement de la seconde voie.

Si néanmoins, Votre Excellence, pour d'autres motifs que celui de l'accroissement du trafic, jugeait l'exécution de ce travail utile ou indispensable, ma Compagnie serait toute disposée à y procéder, mais en laissant à la charge du Gouvernement Impérial les frais du rétablissement et de l'entretien.

Je prie Votre Excellence de vouloir bien agréer les assurances de ma haute considération.

Le Représentant ad interim,

GROSHOLZ.

ANNEXE V.

Sommation du Gouvernement Impérial à la Compagnie d'Exploitation

datée 25 Eïloul 1305 (25 Septembre 1889) Sub N° 53,770/262

A l'Honorable Notariat de Stamboul.

Par sa lettre en date du 3/15 Juillet de cette année, le Ministère du Commerce et des Travaux Publics à invité, conformément à une précédente Lettre du Ministère, en date du 4 Septembre 1886, et à la Sentence Arbitrale du 12 Mai 1888, la Compagnie des Chemins de fer Orientaux à rétablir, à ses frais, et à mettre en exploitation la seconde voie entre Kouléli-Bourgas et Andrinople.

Par sa lettre en date du 10 Août de cette année, la Compagnie susnommée refuse de procéder au rétablissement de cette seconde voie, en alléguant que la condition à laquelle est subordonnée ce rétablissement, par la Lettre du Ministère du 4 Septembre, et la Sentence Arbitrale précitée, c'est-à-dire un accroissement notable des recettes, ne s'est pas encore réalisé. Elle ajoute que si, cependant, le Ministère juge le rétablissement de la voie utile ou indispensable, elle est prête à y procéder, mais en laissant à la charge du Gouvernement Impérial les dépenses du rétablissement et de l'entretien.

Le Ministère ne peut pas accepter cette réponse de la Compagnie. En effet, soit d'après la Sentence Arbitrale, soit d'après la Lettre du 4 Septembre, soit en vertu des Conventions, la Compagnie est tenue de rétablir et d'entretenir la seconde voie de Kouléli-Bourgas à Andrinople. D'une part, la Sentence Arbitrale du 12 Mai 1888 ne contient, dans son dispositif, aucune décision concernant la seconde voie de Kouléli-Bourgas à Andrinople et, dans ses motifs, elle se borne à rappeler les réserves formulées par le Ministère, dans sa Lettre du 4 Septembre 1886. D'autre part, par cette dernière Lettre, le Ministère n'a jamais dispensé la Compagnie de l'obligation d'entretenir en bon état et d'exploiter toutes les lignes, indistinctement, qui font partie de son bail. S'il a excepté la seconde voie de Kouléli-Bourgas à Andrinople, ce n'a été que pour un temps limité, jusqu'à l'ouverture des lignes de jonction, et en se réservant formellement le droit de demander le

rétablissement de cette voie, lorsqu'il jugerait que l'état du trafic l'exigeait. Or, il considère que cette condition, absolument abandonnée à son appréciation, se trouve réalisée par l'ouverture des lignes de jonction.

D'ailleurs, la Lettre Ministérielle du 4 Septembre ne peut pas avoir pour résultat de modifier les Conventions sanctionnées par Iradé Impérial, qui obligent la Compagnie à entretenir en bon état, à exploiter toutes les lignes qui lui sont données à bail, et à ne prélever les sept mille francs de frais d'exploitation que par kilomètre réellement exploité, du moment que le Gouvernement Impérial le juge nécessaire, surtout après l'ouverture des lignes de jonction, le rétablissement de cette voie étant exclusivement abandonné à l'appréciation du Gouvernement Impérial.

La Compagnie n'est donc pas fondée à refuser de rétablir, à ses frais, la seconde voie de Kouléli-Bourgas et, dans tous les cas, elle n'est pas fondée à prélever les sept mille francs sur le nombre de kilomètres qui composent cette seconde voie, ces kilomètres n'étant pas exploités, et par conséquent, n'entraînant aucune dépense d'exploitation ou d'entretien.

Dans cette situation, le Ministère met formellement en demeure la Compagnie des Chemins de fer Orientaux d'avoir, dans un délai de trois mois à partir de la signification de la présente mise en demeure, à rétablir, à ses frais, et à exploiter, conformément aux Conventions en vigueur, la seconde voie de Kouléli-Bourgas à Andrinople. A défaut, il lui est notifié qu'elle n'aura plus à prélever les sept mille francs de frais d'exploitation sur les parcours de cette seconde voie, et ce, à partir de l'exercice de l'année 1889, toutes les autres conséquences de son non rétablissement devant retomber sur elle.

L'honorable Notariat est prié de faire signifier, par la voie légale, un exemplaire de la présente mise en demeure à la Compagnie des Chemins de fer Orientaux, en la personne de son Représentant ad interim, M. Grosholz, demeurant à la station de Sirkédji-Iskélessi ; de conserver le second exemplaire et de retourner le troisième au Ministère pour lui servir lieu d'original.

ANNEXE VI.

Sommation de la Compagnie d'exploitation.

COMPAGNIE D'EXPLOITATION
DES
CHEMINS DE FER ORIENTAUX.

№ 34

Constantinople, le 3 Mars 189

A l'Honorable Consulat I. et R. d'Autriche-Hongrie,
à Constantinople

Monsieur le Consul

Je soussigné, Comte Graziadiei, Représentant de la Compagnie d'exploitation des Chemins de fer Orientaux, Société Anonyme Autrichienne, a l'honneur de vous exposer ce qui suit.

. . . . . .

. . . . . .

La seule plainte que le Gouvernement Impérial ait élevée contre elle, est relative à la pose d'une seconde voie entre Kouléli-Bourgas et Andrinople. Mais cette plainte repose sur une erreur, puisque, d'après les arrangements en vigueur (Lettre de Son Excellence le Ministre des Travaux Publics, en date du 23 Août/4 Septembre 1886), ma Compagnie ne peut être astreinte à la pose de la seconde voie qu'en cas d'un notable accroissement du trafic, et que cet accroissement ne s'est pas produit, par la faute du Gouvernement Impérial, qui n'a pas exécuté ses engagements relatifs aux routes, ainsi qu'au port et au quai de Dédéaghatch.

ANNEXE VII.

Sommation du Gouvernement Impérial à la Compagnie d'Exploitation

datée du 17/29 Novembre 1890, sub N° 57,478/391

A l'honorable Notariat de Stamboul.

. . . . . .

. . . . . .

Enfin, sans s'arrêter aux motifs dépourvus de tout fondement qui sont allégués par la Compagnie au sujet du rétablissement de la double voie de Kouléli-Bourgaz à Andrinople, le Gouvernement réitère sa protestation précédente en date du 25 Septembre 1889 (v. s.) et déclare agir en conséquence.

ANNEXE VIII.

LETTRE MINISTÉRIELLE

adressée à la Compagnie d'Exploitation le 2/14 Février 1895,

sub N° 75,848/126.

Comme votre Compagnie ne se sert que de l'une des deux voies établies entre Kouléli-Bourgas et Andrinople, l'antre serait arrivée à un état d'inexploitabilité, d'après certains renseignements.

Or, comme il est de toute nécessité de tenir toujours ladite voie dans un état de parfaite exploitabilité, un Iradé Impérial qui m'est communiqué par Tezkéré Grand-Véziriel, ordonne de prendre les mesures nécessaires pour la mettre en bon état d'entretien. En outre, ledit Iradé Impérial enjoint de procurer à la section d'Etat Major Général tous les renseignements que cette dernière demanderait à votre Compagnie au sujet du matériel et du personnel de la ligne comprise entre Kouléli-Bourgas et Andrinople.

Je viens, conformément à la teneur de l'Iradé Impérial plus haut mentionné, vous inviter à mettre ladite voie dans un état de bon entretien et à m'informer de la suite que vous aurez donnée à ce sujet. En outre, je vous invite de procurer, sans retard, les renseignements que ladite section demanderait à votre Compagnie.

ANNEXE IX.

COMPAGNIE D'EXPLOITATION
DES
CHEMINS DE FER ORIENTAUX.

DIRECTION
N° 1159, I, 14

Constantinople, le 10 Juin 1895.

Monsieur le Ministre

Nous avons eu l'honneur de recevoir les deux Lettres que Votre Excellence a bien voulu nous adresser, en date de 2/14 et 9/21 Fèvrier dernier, sub N°s 75,848/126 et 75,947/128, relativement au rétablissement de la seconde voie entre Kouléli-Bourgas et Andrinople.

En réponse, nous nous permettons de faire remarquer à Votre Excellence que la demande du Gouvernement Impérial formulée par sa Lettre précitée doit reposer sur une erreur.

En effet, suivant la teneur de la Lettre du Département de Votre Excellence, en date du 23 Août/4 Septembre 1886, notre Compagnie ne peut être astreinte à la pose de la seconde voie dont il est question, qu'en cas d'un notable accroissement du trafic. Or, les recettes du Chemin de fer, loin de s'accroître, surtout depuis l'année dernière,vont en diminuant, à la suite des mesures restrictives prises par le Gouvernement Impérial, telles que la Commission Militaire de Moustapha-Pacha et les quarantaines, et en conséquence de l'inexécution de ses engagements découlant des Conventions en vigueur. Notre Compagnie reste d'ailleurs toute prête à acquiescer au désir exprimé par le Gouvernement Impérial, si les conditions ci-dessus rappelées viennent à se réaliser.

En ce qui concerne les renseignements dont font mention les Lettres de Votre Excellence, nous les tiendrons très volontiers à la disposition du Gouvernement Impérial.

Veuillez agréer, Monsieur le Ministre, l'assurance de notre plus haute considération.

La Direction
(Signé:) GROSHOLZ.

ANNEXE X.

LETTRE MINISTÉRIELLE

adressée à la Compagnie d'exploitation, le 10/22 Octobre 1895,

sub N° 79,376/81.

J'ai reçu votre lettre du 10 Juin 1895, sub N° 1159, en réponse à mes communications datées du 2 et du 9 Février 1310, concernant la double voie de Kouléli-Bourgas.

Le Conseil des Travaux Publics à l'examen duquel j'ai déféré votre dite lettre, considérant que votre Compagnie doit toujours tenir, dans un bon état d'entretien, la double voie qui se trouve dans un état d'inexploitabilité, obligation qui d'ailleurs est confirmée par Iradé Impérial, considérant que les allégations formulées par votre Compagnie à ce sujet, n'ont pas leur raison d'être, a pris la décision formelle suivante : ladite double voie doit, conformément à la teneur de l'Iradé Impérial, émané à ce sujet, être mise, dans un délai maximum d'un mois, dans un état d'exploitabilité avec toute la sécurité et la régularité voulues.

ANNEXE XI.

Réserves du Gouvernement Impérial

concernant la voie parallèle entre Kouléli-Bourgas et Andrinople.

Extrait de la Lettre Ministérielle du 5 Haziran 1306, sub N° 55,838/30.

. . . . . .

Je vous invite à vouloir bien rectifier vos comptes d'après les indications plus haut mentionnées, hors toutes réserves, d'ailleurs, en ce qui concerne les droits du Gouvernement Impérial au sujet de la double voie de Kouléli-Bourgas, jusqu'à ce qu'une Décision soit intervenue à cet égard.

Extrait de la Lettre Ministérielle du 5/17 Juin 1893, sub N° 67,845/25.

. . . . . .

Toutefois, il y a lieu de réserver tous les droits du Gouvernement Impérial, en ce qui concerne la seconde voie de la section de ligne VI, entre Kouléli-Bourgas et Andrinople, jusqu'à ce qu'une Décision intervienne à cet égard.

Extrait de la Lettre Ministérielle du 29/11 Mai 1895 sub N° 76,958/15.

. . . . . .

En outre, je viens, conformément audit avis, vous informer que jusqu'à Décision à intervenir au sujet de la question en litige entre le Gouvernement Impérial et votre Compagnie, au sujet de la seconde voie de Kouléli-Bourgas-Andrinople, le Gouvernement Impérial fait toutes ses réserves pour le maintien de ses droits découlant de ce chef.

La même réserve se répète dans la suite.

ANNEXE XII.

Tableau des Indemnités dues par la Compagnie d'exploitation.

ANNÉES	Recettes Kilométriq. brutes	Majoration de 500 fr. par kilom.	Surplus au delà de 16,333.33 fr.	45 % de ce surplus par kilomètre	45 % de ce surplus sur 700 kil.	Intérêts de 9 %	Années d'intérêts
	Francs	Francs	Francs	Francs	Francs	Francs	
1890	10,408.82	10,908.82	500.—	225.—	157,500.—	155,925.—	11
1891	10,272.96	10,778.96	445.96	200.68	140,476.—	126,428.40	10
1892	10,463.85	10,963.85	500.—	225.—	157,500.—	127,575.—	9
1893	9,886.77	10,386.77	53.77	24.09	16,863.—	12,141.36	8
1896	9,847.20	10,347.20	14.20	6.39	4,473.—	2,012.85	5
1897	10,318.17	10,818.17	485.17	218.32	152,824.—	55,016.64	4
Total	61,197.77	64,203.77	1,999.10	899.48	629,636.—	479,099.25	

Indemnité due par la Compagnie au Gouv. Impérial.	Francs	629,636.—
Intérêts de cette indemnité.	»	479,099.25
TOTAL. . .	Francs	1,108,735.25

ARBITRAGE

ENTRE LE GOUVERNEMENT IMPÉRIAL OTTOMAN

ET

LA COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER ORIENTAUX.

6me RÉCLAMATION

DU GOUVERNEMENT IMPÉRIAL OTTOMAN.

TRAVAUX

D'AGRANDISSEMENT.

HE3220
C53T4
1ome

CONSTANTINOPLE.

Imprimerie Servet — Tahir Bey.

1903.

6me RÉCLAMATION

DU GOUVERNEMENT IMPÉRIAL OTTOMAN.

TRAVAUX D'AGRANDISSEMENT.

EXPOSÉ.

L'Article 16, alinéa premier, de la Convention d'exploitation de 1872 porte :

« Les frais des travaux d'agrandissement et double voie seront supportés à raison de quatre cinquièmes par le Gouvernement Impérial et un cinquième par la Compagnie d'exploitation ».

Dans l'intention commune des Parties, il demeurait bien entendu que, par la nature de ces travaux, les dispositions de l'Article précité devaient être appliquées en corrélation avec l'Article 3 du Cahier de Charges de construction, et qu'en conséquence, tous plans et projets devaient être soumis à l'approbation du Gouvernement Impérial, aucun travail de ce genre ne pouvant être entrepris sans le contrôle de l'Etat.

Le Gouvernement Impérial est donc absolument fondé de ne reconnaître, comme travaux d'agrandissement régulièrement exécutés, que ceux qui auraient fait l'objet de son approbation préalable.

La Compagnie se prévalant de l'Article 16, alinéa 1er, dont il s'agit, demanda au Gouvernement Impérial sa participation, dans la mesure indiquée, aux frais de certains travaux qu'elle qualifiait de travaux d'agrandissement.

Un conflit s'éleva. La Compagnie prétendit qu'elle pouvait procéder à l'exécution des travaux qu'elle jugeait nécessaires, ce qui lui conférait, en principe, le droit de passer outre au refus d'approbation du Gouvernement Impérial. Mais, en fait, reconnaissant elle-même implicitement le caractère

arbitraire de sa prétention, elle s'adressa maintes fois au Gouve Impérial, pour obtenir l'autorisation requise ; elle renonça même à travaux, faute d'avoir obtenu cette autorisation.

Il en fut ainsi jusqu'en 1894. Par Lettre en date du 19/1er D 1894 (voir Annexe I), le Ministère des Travaux Publics arrêt comptes de 1893, informait la Compagnie, pour prévenir toutes di qu'elle ne devait procéder à aucun travail sans l'approbation préal Ministère, laquelle lui serait accordée ou refusée dans les trois m

La Compagnie répondit, le 19 Décembre 1894 (voir Annexe II ce qui concerne les agrandissements à exécuter dans l'avenir, c disposée « à présenter, sauf les cas d'urgence, *les plans et devis* « l'exécution des travaux, lesquels seront considérés comme ap « dans les trois mois de leur remise, à l'instar des comptes-coura « recettes.». Elle ajoutait qu'«en cas de refus d'approbation dans « mois, si la Compagnie exécutait néanmoins les travaux, *ce sera* « *risques et périls*, c'est-à-dire *avec obligation, pour elle, d'en s* « *la dépense intégrale*, s'il venait à être reconnu, par qui de drò « *n'offraient ni nécessité, ni utilité.* »

La Compagnie reconnaît ainsi le principe de l'approbation p par le Gouvernement Impérial, des plans et projets de tous trav grandissement, mais elle se considère autorisée à exécuter les qu'elle qualifie d'agrandissement, malgré l'opposition du Gouve Impérial, sans autre obligation que celle de prouver qu'ils étaien ou nécessaires ; de là, des contestations continuelles entre le G ment Impérial et la Compagnie qu'il convient d'éviter, en déterm la Compagnie a ou n'a pas le droit d'exécuter des travaux qu' être d'agrandissement, sans l'autorisation du Gouvernement Impé

L'Article 16 de la Convention fixe la mesure dans laquelle ties doivent contribuer aux frais de ces travaux, mais il n'autori Compagnie d'exécuter ces travaux spontanément.

La participation du Gouvernement Impérial aux frais des exécutés par la Compagnie, ne pourrait donc être acquise qu'au ces travaux auraient été autorisés.

Le Gouvernement Impérial n'autorisera et ne prendra jam charge les 4/5 des travaux qui auraient pour but de réduire les fr

tretien mis exclusivement à la charge de la Compagnie, et assurer à celle-ci un bénéfice de ce chef.

Il n'autorisera les travaux d'agrandissement qu'autant qu'ils auraient nettement le caractère d'agrandissement, qu'ils constitueraient une addition nécessitée par un accroissement du mouvement, qu'ils viendraient *en augmentation,* et non pas seulement en amélioration, de l'objet exploité, qu'ils auraient pour effet l'augmentation des recettes et, enfin, qu'ils seraient, comme l'ont dit les Arbitres de 1888, « grandement utiles et nécessaires ».

Ceci posé, nous ferons remarquer que les difficultés surgies entre le Gouvernement Impérial et la Compagnie, proviennent de l'intérêt que cette dernière a à qualifier de travaux d'agrandissement tous ceux qu'elle doit faire en vue de l'entretien de l'objet de son exploitation.

Toutes les fois qu'il y a eu un travail d'agrandissement ayant vraiment ce caractère et qu'il a été jugé utile et nécessaire, il a été autorisé, et le Gouvernement Impérial n'a pas hésité à supporter les frais de construction mis à sa charge. Par contre, il a refusé les travaux qui, qualifiés d'agrandissement, n'avaient d'autre but que l'entretien de la ligne, entretien mis exclusivement à la charge de la Compagnie par le 2e alinéa de l'Article 16 précité qui porte :

« Toute les charges et frais d'entretien et de réparation, en dehors « de ces dépenses (travaux d'agrandissement et double voie) seront ex- « clusivement supportés par la Compagnie d'exploitation » ;

et l'Article 7 du Cahier des charges d'exploitation qui est aussi conçu :

« Le Chemin de fer et toutes ses dépendances seront constamment « entretenus en bon état et de manière que la circulation, sur toute son « étendue, soit toujours facile et sûre.

« Les frais d'entretien resteront entièrement à la charge de la Compagnie».

C'est ainsi que le Gouvernement Impérial refuse, avec raison, de reconnaître le caractère de travaux d'agrandissement aux travaux qui n'ont, en réalité, pour but que d'assurer ou de faciliter l'entretien de la ligne. Par exemple, il refuse d'admettre, comme travaux d'agrandissement, la construction d'une digue ou l'établissement de paraneiges.

La construction d'une digne n'a d'autre but que d'éviter des dégâts sur la ligne, d'assurer la circulation des trains et d'économiser les énormes frais d'entretien qui deviendraient nécessaires, en l'absence de la digue. Dans le même ordre d'idées, l'établissement de paraneiges ne peut être un travail d'agrandissement, mais c'est bien un travail d'entretien, car il est destiné à assurer la circulation normale et sûre du Chemin de fer que la Compagnie est tenue d'exploiter et d'entretenir, et en vertu de l'Article 16 précité, dont la Compagnie se prévant si souvent, c'est elle et elle seule, qui doit en supporter les frais.

Vainement la Compagnie cherche le criterium du travail d'agrandissement dans l'utilité de l'ouvrage à exécuter, car un travail peut être utile au premier chef, dans l'intérêt de l'entretien, sans être un travail d'agrandissement.

S'il en était autrement, il faudrait déclarer qu'il ne peut y avoir qu'un seul genre de travaux, ceux dits d'agrandissement ; il faudrait supprimer toute la catégorie des travaux de réparation ou d'entretien. Et, cependant, cette catégorie existe, puisque les Actes intervenus entre le Gouvernement Impérial et la Compagnie les mettent à la charge de cette dernière.

Nous soutenons donc que la Compagnie ne peut exécuter aucun travail d'agrandissement, sans l'approbation préalable du Gouvernement Impérial, et que cette approbation ne peut être accordée que lorsque le travail d'agrandissement répond aux conditions ci-dessus.

CONCLUSIONS.

Plaise à la Commission Arbitrale ;

Attendu que la Compagnie a cru devoir procéder à l'exécution de travaux d'agrandissement, sans l'autorisation préalable et formelle du Gouvernement Impérial.

Que le fait d'avoir exécuté des travaux de ce genre, sans y être autorisée est illégal, car, pas plus la Convention qu'aucune disposition légale ne permettent à la Compagnie d'exécuter, de sa seule autorité, des travaux d'agrandissement dont les 4/5 seraient au compte du Gouvernement Impérial ;

Attendu, par conséquent, que tous travaux exécutés par la Compagnie en violation de la Loi et des Conventions, demeurent à sa charge, quels que soient ces travaux ;

Attendu, subsidiairement, pour le cas impossible où la Commission Arbtrale n'admettrait pas ce principe, qu'il y aurait lieu de déterminer quels sont les travaux d'agrandissement ;

Qu'il est juste de ne considérer comme travaux d'agrandissement que ceux répondant aux conditions ci-dessus indiquées ;

Par ces motifs et tous autres à suppléer,

Dire que la Compagnie n'a pas le droit de procéder aux travaux d'agrandissement, sans l'approbation préalable et formelle du Gouvernement Impérial ; que, par suite, les travaux entrepris par elle, sans autorisation, demeurent à sa charge ;

Dire que les travaux d'agrandissement doivent réunir les conditions indiquées dans l'exposé qui précède ;

Condamner la Compagnie aux dépens.

Subsidiairement,

Avant dire droit,

Ordonner une expertise pour déterminer exactement le caractère des travaux d'agrandissement,

Réserver les dépens.

Sous les mêmes réserves que dans la Réclamation N° 3 du Gouvernement Impérial et sans préjudice de ses Demandes sub. N° 1 et 2.

Constantinople, le 24/7 Mai 1903.

Pour le Gouvernement Impérial Ottoman.

(Signé :) ALEXANIAN.
SALEM.
BONNET.

ANNEXE I.

LETTRE MINISTÉRIELLE

adressée à la Compagnie d'exploitation, le 19/1 Décembre 1894, sub N° 74,859/103.

En réponse à votre lettre du 22 Octobre de cette année, N° 1046, I, 14, je viens vous informer que, suivant une dernière Décision du Conseil de mon Département, le compte-courant de l'année 1893 de votre Compagnie, présenté par votre lettre du 1er Avril 1894, N° 881, I, 14, a été arrêté au chiffre de francs 3,893,663 et 18 centimes, les déficits des annuités non compris.

Il demeure bien entendu, d'ailleurs, que votre Compagnie construira, comme travaux d'agrandissement, conformément au plan et décision y relatifs, les deux chambres déstinées aux préposés des expéditions militaires à la gare de Sirkédji.

Je vous informe, en même temps, qu'après certaines réductions jugées équitables, le Conseil a arrêté à la somme de francs 431,882.36, la part incombant au Gouvernement Impérial pour les travaux d'agrandissement exécutés par votre Compagnie jusqu'à la fin de l'année 1893, ainsi que les frais de dragage et autres travaux exécutés au port à kaïks de Dédéaghatch.

Je vous prie de me répondre que votre Compagnie est d'accord sur les chiffres susénoncés.

A l'avenir et pour prévenir toutes difficultés au sujet des agrandissements qui pourraient être construits, votre Compagnie est invitée à ne procéder à l'exécution d'aucun travail, sans avoir présenté, au préalable, les plans et projets à mon Département et reçu notification de sa Décision qui lui sera communiquée, suivant ce qui se fait pour les comptes des recettes de votre Compagnie, dans les trois mois de la présentation desdits plans et projets.

ANNEXE II.

COMPAGNIE D'EXPLOITATION
DES
CHEMINS DE FER ORIENTAUX.

—

DIRECTION.

—

N° 1,118, I, 14.

—

Constantinople, le 19 Décembre 1894.

Monsieur le Ministre

Nous avons l'honneur d'accuser réception, à Votre Excellence, de la Lettre qu'elle a bien voulu nous adresser, en date de 19/1 Décembre courant, N° 74,859/103, afin de nous informer que le compte-courant du Gouvernement Impérial, pour l'année 1893, est arrêté à la somme de francs 3,893,663.18, le déficit des annuités non compris, et que le Gouvernement Impérial nous doit, en outre, la somme de francs 431,882.36, part lui incombant pour les travaux d'agrandissement exécutés jusqu'à la fin de l'année 1893.

En réponse, nous nous permettons de faire savoir à Votre Excellence que nous sommes d'accord avec les chiffres susindiqués, sauf une petite erreur qui s'est glissée dans ledit compte-courant et qui s'explique comme suit.

La somme de francs 3,893,663.18 se décompose ainsi.

		Capital.	Intérêts.
Transports militaires effectués jusqu'à la fin de l'année 1893	francs	2,488,239.72	574,291.32
Moitié des frais de construction de la gare de Sirkédji, y compris le bâtiment d'administration	«	677,990.95	145,496.54
Moitié des frais de l'établissement d'une rampe militaire à la gare de Constantinople	«	7;644.65	
	francs	3,173,875.32	719,787.86
Montant des intérêts à ajouter au capital		719,787.86	
	francs	3,893,663.18	

ARBITRAGE

ENTRE LE GOUVERNEMENT IMPÉRIAL OTTOMAN

ET

LA COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER ORIENTAUX.

7me RECLAMATION

DU GOUVERNEMENT IMPERIAL OTTOMAN.

FRANCHISE DOUANIÈRE.

HE3136
C53T4

CONSTANTINOPLE.

Imprimerie Servet — Tahir Bey.

1903.

Dagdeviren Collection

7me RÉCLAMATION

DU GOUVERNEMENT IMPÉRIAL OTTOMAN.

FRANCHISE DOUANIÈRE.

EXPOSÉ.

La franchise douanière dont la Compagnie est appelée à jouir, est déterminée par les dispositions de l'Article 24 du Cahier des Charges d'exploitation de 1872.

L'Article 24 porte que « les pierres, bois, fer et houille, les machines « et le matériel nécessaires à la construction, ainsi qu'à l'exploitation du « Chemin de fer, seront exempts de toutes taxes et droits de circulation, « pendant toute la durée de la Concession ».

Ces mêmes matériaux et objets venus de l'étranger sont affranchis des droits de douane, « mais seulement pour les quantités nécessaires au « premier établissement, à la mise en exploitation, à l'entretien du maté- « riel fixe et roulant du Chemin de fer », et, enfin, « à la pose de la dou- « ble voie », le cas échéant.

Lors de l'Arbitrage de 1888, la Compagnie qui avait soulevé des difficultés au sujet de l'interprétation de l'Article 24 précité, prétendit que l'exemption dont il s'agit, devait durer jusqu'à l'époque de la mise en exploitation de tout le réseau concédé en 1872.

Les Arbitres repoussèrent cette prétention et décidèrent, à l'unanimité, que la période de « mise en exploitation » devait être considérée comme terminée le jour où « le réseau actuellement exploité par la Compagnie, « l'a été en totalité, soit au 20 Janvier 1875 ».

Sur base de cette Décision, la Compagnie était tenue d'acquitter, à dater du 20 Janvier 1875, les droits de douane sur les objets importés de l'étranger, en dehors de ceux nécessaires au *premier établissement, à l'entretien du matériel* et *à la pose de la double voie.*

De nouvelles difficultés surgirent depuis, du chef de la prétention de la Compagnie de bénéficier de la franchise douanière pour des objets qui, cependant, ne peuvent être compris dans aucune des catégories d'exemption prévues au Cahier des Charges et déterminées par la Sentence ci-dessus mentionnée.

La Ministère de Travaux Publics a autorisé la *franchise douanière* aux matériaux reconnus nécessaires à l'entretien du matériel fixe et roulant.

Comme il y a certains objets qui peuvent servir, en partie, à l'exploitation et, en partie, à l'entretien du matériel fixe et roulant, il a été provisoirement établi que, sur ce matériel, ainsi que sur celui nécessaire à l'entretien des télégraphes, il ne serait perçu de droits de douane que sur la moitié de la quantité importée, l'autre moitié jouissant de la franchise.

Il a admis cette règle de conduite, sans qu'elle constitue un engagement, pour le Gouvernement Impérial, qui viendrait s'ajouter à l'Article 24 du Cahier des Charges ; en d'autres termes, il déclare avoir le droit de rapporter la partie de la franchise ci-dessus mentionnée qui excède les limites dudit Article 24.

Malgré cela, la Compagnie souleva une nouvelle question : les rails devaient-ils bénéficier de la franchise douanière ?

Il était évident que, sur ce dernier point, la demande de la Compagnie tendant à assimiler les rails aux objets compris dans les exemptions prévues dans l'Article 24 précité, ne pouvait être légalement admise, vu que les rails ne peuvent être compris dans les objets nécessaires à l'entretien du matériel fixe et roulant.

Mais, le Gouvernement Impérial, désireux de mettre fin à toute contestation, voulut bien accorder à la Compagnie cette dernière exemption. Il autorisa, en outre, la franchise *au charbon de forge pour les ateliers et, enfin, au coke pour les fonderies.*

Ainsi, les droits respectifs de l'Administration des Contributions Indirectes et de la Compagnie d'exploitation sont, en principe, régis par l'Article 24 du Cahier des Charges de 1872. Mais, le Gouvernement Impérial concéda certaines exceptions essentiellement révocables, sans toutefois assumer, de ce chef, un engagement quelconque.

On ne saurait donc équitablement soutenir que les catégories visées d'exemption ne sont pas limitatives ; la Compagnie n'est pas en droit de

faire bénéficier de cette exemption des objets ou matériaux qui ne rentreraient point dans l'un de cas prévus, d'autant plus que l'affranchissement de toutes impositions douanières est une faveur octroyée par l'Etat concédant, et que cette faveur est une mesure d'exception qu'on ne peut étendre, au gré de la Compagnie, en dehors des dispositions arrêtées par le Gouvernement Impérial.

La Compagnie, cependant, ne cesse de revendiquer des exemptions qui ne sont guère autorisées par les Conventions en vigueur.

En d'autres termes, la Compagnie qui, depuis 1872, cherche à étendre ses prérogatives, exige actuellement l'exonération de tous impôts douaniers pour tous objets, quels qu'ils soient, pouvant être utilisés dans son service d'exploitation, tels que : instruments de mesurage, articles de dessin et de bureau, tous matériaux devant servir aux terrassements, à la construction des ponts, voire jusqu'aux objets de consommation pour le service d'exploitation.

CONCLUSIONS.

Plaise à la Commission Arbitrale ;

Attendu qu'il ressort de l'Article 24 du Cahier des Charges que la franchise douanière ne peut être accordée, en principe, qu'aux objets servant à l'entretien du matériel fixe et roulant.

Que si, plus tard, le Gouvernement Impérial a accordé la franchise pour le charbon de forge pour les ateliers et le coke pour les fonderies; s'il l'a également accordée, pour les 50 o/o des objets pouvant servir tant à exploitation qu'à l'entretien du matériel fixe et roulant, il ne l'a fait qu'exceptionnellement, sans que sela constituât une obligation pour lui ;

Attendu que l'exemption des droits d'entrée a été, en outre, exceptionnellement et provisoirement admise par le Gouvernement Impérial, pour les rails ;

Attendu que ces dispositions, et particulièrement la dernière, constituent des mesures de faveur, à l'avantage exclusif de la Compagnie d'exploitation, qu'on ne saurait équitablement étendre à des cas ne pouvant être compris dans les catégories prévues d'exemption ;

Attendu qu'en présence du refus systématique de la Compagnie de s'en tenir aux prescriptions du Cahier des Charges, il convient de faire déterminer les objets qui doivent rentrer dans chacune des classifications faites, à fin d'exonération des droits d'entrée ;

Par ces motifs et tous autres et suppléer ;

Dire que la Compagnie d'exploitation est tenue de se conformer strictement aux dispositions de l'Article 24 du Cahier des Charges d'exploitation ;

Dire, notamment, que la construction ou réfection d'un pont ne saurait, en ce qui concerne la franchise des droits d'entrée des matériaux nécessaires à cette construction ou réfection, être comprise dans aucune des catégories prévues d'exemption ;

Dire, en tous cas, que la Compagnie est mal fondée à réclamer la franchise douanière pour les objets ci-dessous : instruments de nivelage, boussoles, cuirs de toutes espèces, instruments de mesurage, articles de dessin et de bureau et tout ce qui se rapporte aux terrassements, aux ponts et aux objets de consommation de l'exploitation ;

Subsidiairement,

Ordonner une expertise pour la détermination des matériaux et objets mentionnés à l'Article 24 du Cahier des Charges ;

Réserver les dépens.

Sous les mêmes réserves que dans la Réclamation N° 3 du Gouvernement Impérial et sans préjudice de ses Demandes Nos 1 et 2.

Constantinople, le 24/7 Mai 1903.

Pour le Gouvernement Impérial Ottoman,

(Signé :) ALEXANIAN,
SALEM.
BONNET,

ARBITRAGE

ENTRE LE GOUVERNEMENT IMPÉRIAL OTTOMAN

ET

LA COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER ORIENTAUX.

9me RÉCLAMATION

DU GOUVERNEMENT IMPÉRIAL OTTOMAN.

DROITS DE DOUANE

SUR LES OBJETS IMPORTÉS

du 20 Janvier 1875 au 20 Avril 1888.

CONSTANTINOPLE.

Imprimerie Servet — Tahir Bey.

1903.

Dagdevil
Collectio

9me RÉCLAMATION

DU GOUVERNEMENT IMPÉRIAL OTTOMAN.

DROITS DE DOUANE

SUR LES OBJETS IMPORTÉS

du 20 Janvier 1875 au 20 Avril 1888.

EXPOSÉ.

La 7me Réclamation du Gouvernement Impérial tend à faire préciser la franchise douanière dont aurait à jouir la Compagnie, dans les limites déterminées par l'Article 24 du Cahier des Charges de 1872.

Dans le présent chef de Réclamation, le Gouvernement Impérial soutient que la Compagnie est tenue d'acquitter, sur les objets importés de l'étranger, les droits de douane pour la période du 20 Janvier 1875 au 20 Avril 1888, en conformité de la Sentence Arbitrale de 1888.

A cette époque, il s'agissait, en effet, de la question de savoir si l'Article 24 du Cahier des Charges qui accordait à la Compagnie l'exemption des droits de douane pour certains objets déterminés et pour les quantités nécessaires *à la mise en exploitation*, devait s'appliquer, comme le prétendait la Compagnie, sinon à toute la durée de l'exploitation, du moins jusqu'à la mise en exploitation de tout le réseau concédé en 1872, ou bien si, au contraire, l'exemption ne pouvait comprendre que, tout au plus, les approvisionnements de la première année d'exploitation, comme le soutenait le Gouvernement Impérial.

Les Arbitres se prononcèrent dans ce dernier sens, décidant que les mots « mise en exploitation » impliquent l'idée d'une période provisoire et relativement courte, et que, par suite, l'exemption, en tant que franchise temporaire, devait cesser au jour où « le réseau *actuellement exploité* « par la Compagnie, l'a été en totalité, c'est-à-dire le 20 Janvier 1875 » (voir Sentence Arbitrale du 18 Juin 1888, voir page 40).

En conséquence, faisant droit à la demande de Gouvernement Impérial, ils déclarèrent que la Compagnie était « tenue d'acquitter les droits « de douane sur les objets importés de l'étranger, en dehors de ceux né- « cessaires au premier établissement, à l'entretien du matériel et à la « pose de la double voie ».

D'autre part, la Compagnie fut condamnée à payer au Gouvernement Impérial le montant des droits d'entrée pour les houilles importées du 20 Janvier 1875 au 20 Avril 1888.

Par contre, le Gouvernement Impérial fut débouté de sa demande relative au droit de poinçonnage et autres taxes intérieures sur le cuivre et les métaux, autres que les fers, employés par la Compagnie dans ses ateliers.

Il ressort, de l'examen des motifs et du dispositif de cette Sentence, que la Compagnie est tenue, en principe, d'acquitter les droits d'entrée *pour la période précitée,* sur tous objets autres que les houilles dont les droits d'entrée ont été liquidés par Justice, et, quant au poinçonnage formant le surplus de la demande, le Gouvernement se trouve être débouté.

Or, par la note ci-annexée, il est démontré que la Compagnie a importé, du 20 Janvier 1875 au 20 Avril 1888, les objets (voir Annexe) dont nous nous réservons de produire ultérieurement la valeur exacte, lesquels objets ne bénéficiant pas de la franchise douanière, devaient être soumis aux droits d'entrée, en exécution de la Sentence Arbitrale ci-dessus mentionnée.

CONCLUSIONS.

Plaise à la Commission Arbitrale ;

Attendu qu'en exécution de la Sentence Arbitrale du 20 Juin 1888, la Compagnie doit acquitter les droits de douane, sur les objets importés du 20 Janvier 1875 au 20 Avril 1888, dont l'énumération est donnée dans la note ci-annexée ;

Attendu qu'en effet, l'obligation mise à la charge de la Compagnie de payer les taxes douanières sur les objets importés de l'étranger, en dehors de ceux nécessaires au premier établissement, à l'entretien du matériel, à la pose de la double voie, et à la mise en exploitation, — comprend précisément les taxes à acquitter pour les matériaux, comme ceux énumérés dans la note, qui ne rentrent dans aucune de ces catégories et qui sont importés depuis la mise en exploitation du réseau, soit du 20 Janvier 1875 au 20 Avril 1888 ;

Attendu que la Compagnie ne saurait, sans enfreindre l'autorité de la chose jugée en 1888, méconnaître les droits acquis du Gouvernement Impérial, dans la mesure et pour la période déterminées ci-dessus ;

Par ces motifs et tous autres à suppléer ;

Condamner la Compagnie à payer au Gouvernement Impérial les droits de douane sur la valeur des articles figurant dans la liste ci-annexée et dont nous nous réservons de préciser ultérieurement le montant ; les intérêts tels que de droit de la somme ainsi réclamée ;

La condamner aux dépens.

Sous les mêmes réserves que dans la Réclamation N° 3 du Gouvernement Impérial, et sans préjudice de ses Demandes N° 1 et 2.

Constantinople, le 24/7 Mai 1903.

Pour le Gouvernement Impérial Ottoman.

(Signé :) ALEXANIAN.
SALEM.
BONNET.

9me RECLAMATION

DU

GOUVERNEMENT IMPÉRIAL

ANNEXE.

صندق واریل پاکت	[illegible]	[illegible]	کیلو	جنس اشیا
			۱۸۷	کتان و پنبه کرباس
٤	٤	۳	—	آهن مقعب
			۱۸	راکت
			—	مرده‌سنك
۱	—	٤٥	—	آهن پلان
			۱٥	سیرچه
		۲۳٤	—	دوشمه تیمور بوری
۱	—	—	—	بنجره طاقمی
۱	—	—	—	آهن فرون
			۱٥٦	طلاش
		٥۰	۳۷	لامپه ادواتی ماکنه‌سی
		۳	—	دینکیل
			٤۰	صوبا پارچه‌سی
			۸۲٤	دکز اوتی
		۱	—	بیلت ماکنه‌سی
		۳۹۸	—	چام مداریا
			۳۰۰	قاپسول
			٥٤	تیمور چابه
۳	—	۷	—	اسامپه
			۷۲٥۱	دیرك
		۲	۱	کتان
۱	—	۱۲	—	تنکه قوطی
			٥٥۹٤۲۳	مترو
		۱۰۰	—	اغاج چیوی
		۸	—	واغون
			۲۸	تل قفس
			٦۸٦	واغون دوشمه‌سی
			۳۲٥۰	طاش
		٦۷۸	—	پارچه‌لی واغون
		۳٥	—	ایبریك
			۱٦۰	صاری تل وتنکه

صندق واریل پاکت	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	کیلو	جنس اشیا
				—	١	معدن طاش
				١٥	٠	تیمور طباق
			٩٢١	١٢٦٣٦	٥٨١٤ طون	تیمور لاما
				٦١	٠	فوجی تختەسی
					١٧٣٨٠	استاسیون آلانی
					١٠٢٣	قورشون بوری
				٦	—	عربه
				٧٠٦٤	—	اقاس ویلان پارچەلری
				٢٠	—	سورپورن دوغالست واقس
				٤	—	اناختار
			٤	—	—	پرنج ونیکل
				١٦	١٠٧٧	ریده طاقمی
					١٨٨	تیمور منتشا
					١١١٩٨٧	جیم تخمی
					١١١٨٩٧	پرچین
			٢٣٨٢	—	٢٣٢١٥٠	لوحه
					٨٠٤٧٧٥	خطب
	١٠	—	—	—	—	کاغد طوتاجغی
				٢٣١	—	آهن کونك
				١	—	ماکنه باشلغی
				١	—	تهی واریل
				١	—	بصمه ماکنەسی
١	—	—	—	—	—	چینقو قدح
٢٤	—	—	—	—	—	مستعمل اشیای خانه
٢	—	—	—	—	—	تیمور یول اشیاسی
١٨٠	—	—	—	—	—	اسپاولی
			٣٠٠	٣٦٢٣	مترو	حریرلی شرید وقوردون
				٢٠٠٠	٠	حریر دوکمه
					٣٢٩	تخم
٣	—	—	—	—	٣٥	پرده‌لك
					٥٠٩	چیریش
					٥٦٧	نحاس قالب
					٧٨	صاری تل
					١٦٥	نحاس چبوق
			٢٠٢	٩١	—	ماکنه بالطەسی
		٢٣	٥٠	—	—	چکیج
			٦	—	—	قپو سورمەسی
				٧٠	—	کلید
				١٨	—	ایج

صندق واریل پاکت	[illegible]	[illegible]	[illegible]	کیلو	جنس اشیا
٦	—	—	٢٤٠	٥٤٨٦٣	خردوات
				٢٧٤١	قیطق واستوبی
			٨٩٨	٥٢٦٠٤	کومور چووال وکوفه‌سی
		١٢	—	٢٤٣٣	اجزا
٤١	—	—	—	٢٥٠٣٩	چوخه وقدیفه
				٩٥	باندره
				١٧٨٢	موم
			١٢	٧٥٠	زمبه ماکنه‌سی
				٦٠	دکرمن طاشی
				٣٨٢	معجون
				١١١٤	ماعون اغاجی
				٦٠	موقع واغونلر ایچون کوموش‌اشیا
				٦٦٨٣	ترازو وقنطار
				٨٩٦	قطران
				٨١٥	یالدیزلی چرچوه وچبوق
				١٤٠٢٤٤	چینقو صوبی
			١٠٥٣	٦٠٢١٩	قازمه وکورك
				١٠٣٧٥٩	تنکه وچینقو
٣	—	٢٤	—	٤٢٠	قنپه قیلی
				٤٢	اورتو
				٢٣٧	کچه
				٢٦٦٦	حریق طلومبه‌سی
				٤٨٨	چوال وقنویچه
٢	—	—	—	—	رسم تخته‌سی وسائره
				٩٠	بتاق
				٧٥	مکتوب کاغدی
٢	—	—	—	٥٨٦	دفتر
				٨٨	عربه‌جیلره مخصوص یغمورلق
١٠	٣		٧٣	٦٠٣٢٨	لامبه وفنار
				٥٠٧٠١٧٤	کیرج وچمنتو
٢	—	١١٣٥	—	١٠١	صودرجه‌سی
	—	٢١	—	٥٢	بورغو
				١٦	فورچه
				٦	ماکنه قندیلی
				٦	پرنج آلاتی
				٣٢٠	رستریق توزی
				٢٤١	طونج آلاتی
		٢	—	—	دستکاه
				١٦٢	معدن دوکمك ایچون تنجره

واغون	یارچه	صندق واریل پاکت	بقچه	عدد	کیلو	جنس اشیا
					۱۲۲۴۱	قوله
					٤٨١٤	سلندر ویاغ قوطولرینه مخصوص ادوات
					۲۳۸۰۲	قبا کاغد
					۲٤۹۳۸	محاسبه کاغدی
					٤٥٨٩۳	قلم لوازماتی
					۱۲٥٥٤	قزغان ایجون ایزغاره
					۳۷	حروفات
٥	—	—	—	۸۰۲۱٥	۹٤٥۳۹۱٤	تراورس ومیشه تراورس
					۱٤۰۰	ایزولانور
					۹۱٦٦	واغونلری دوزلتمکه مخصوص آلات
		۲	—	۲	۹۱	خریطه
					۲۱۹۰۸	ویده چیویسی
					۲۱٤۸	بنزین یاغی
			٤	—	۳۰٥٦۰	قولزا یاغی
		۱	—	—	۷٤۱٥۲	تنکار وتوتیا
				۲۰٤	۲۲۷٦	بالطه وقوا
					٦٤٨٦	استوبی
			٥	۲٦	٥٤۱٥٥	مسکاه ولامبه
	٤۰	—	—	—	٦٥٤٦٥	نحاس وبرنج لهم
					٤٨۲۱	زمپاره کاغدی
					۲۲٤٥۳	طون یاغی
					۱۳۰	زاج قبریس
					۲٥۰	کوش طاس
					۹۷۷	پاکت
					۱۹۱٥٦	چینقو
					۳۳۳۷	یمور توزی
					۲٥۰	صندالیه
				۱٥	٤۲۰۰	معدندن معمول یصدق
					۲٥۸	فلاندر قولانی
					٤٦٥۳	محاسبه لوازماتی ومهر مومی
					۱۸۰٦	فنار وتنکه‌دن معمول اشیا
					۷٦۰٥	جدید ومستعمل اکه
					۱۲۰٦۱	کنویر
		۳	—	٦	٥٤۱۲	سد طلومبه‌سی وتفرعاتی
		۱	۱		۳۳۰۱	لاستیك اشیا
		۱	—	—	۱۰٥۷۹	دری مشین کاوساله
۲۱	—	—	—	۱۲٦۰٤	٦۷۰٦۰٦	کراسته
					٦۳۰۷	باسکول
					٥۰۷۰	بزلی سونکر

جنس اشیا	کیلو	بالت	صندق پاکت واریل بالیه	جنس اشیا
قورشون قالبی	٩٧			
قورشون توزی	٤٤٠٤			
مانومترو	٥٠			
جام اغاجی	٢٩			
دوکمه تکرلك	١٠٥٥٠			
رچینه	٦٨٨	—	٢	
سالنامه	٤٧٤٩			
قرطاسیه	٩٠٠٢٧	—	٣	٣
توتقال	١٣٩٠١			
معدن کوموری	١٧٢٧٩٨٩			
واغون ادواتی	١٨٤٩			
جیوی	٨٠٨ ٢٦	—	٦٧٨	
چالار ساعت وادواتی	٨١٥	—	٧٠	
آلات	٧٠٥٠٦	—	٤٩٣	
پوتاس	١١٨			
آلچی	١٥٩٧			
بارکیر قیلی	١٢٣٠			
مشمع ورچینه‌لی مشمع	٨٣٥٢٧	٣	٢٠٩	٧٩
واغون ایچون بز	٦٩٦٦٣	—	١	
بزدن معمول بورو	١٣٦٢			
بیور چنکل	٣٥١٠٩	١٠٠		
یاتو ومدور دمیر	١٥٠١١٣			
مشین طوبره	—	٣	١	
زنجیر	٣٩٢			
بز خرطوم	—	—	٤١٦	
عربه جامی	٤٨٢٧			
خلاط وقاب	٣٥٠٧٢			
لامبه‌فتیلی وادواتی	٧٠٥٩	—	١	
میزان‌الحراره	١٣	—	١	
لامبه شیشه‌سی	٤٨٣٨	١٠		
پرده‌لك قماش	٢٨٩			
بویا و ورنیك	١٨٨٢٣٧		٨	
مسافه اشارتی	٦٨١٠			
واغون شریتی	٤٠٧			
الوان جلد	٧٨			
صو کیرجی	١١٠٦٨٥٠		٢٠٠٠	
اوراق مطبوعه وخریطه	١٠٩١٩٨			
اشیای زجاجیه	١١٧٢٢٠			
ورنیك ورچینه	٢٤٨٠			

جنس اشیا	کیلو	عدد	بیاق	صندق واربل پاکت بالیه	جنس اشیا
ماکنه یاغی	١٢١١٣٢٠	—	١٠		
روغن بزیر	١٧٦٢٥	—	—	١٥٨٠	
غاز یاغی	٣١١١٨				
اسپرتو	٢٣١٨				
تباشیر	٢٠١٠١				
نحاس تل بیراق	٢١٤٨٩	٧٥			
ادوات هندسیه	٢١٢٩	—	١٩	٨٤	
تیمور قالبور	٧٠١				
کوز طاشی	١٨٣٦١	—	—	٨	
اکه کسر وچکیج	٢٦٣٥٤				
اشارت فناری	١٤٨١٦	—	—	١٥	
فوته	٥٥٨	—	—	٣	
مقوا و بیلت	٣٩٣٣٥	—	٢		
چینقودن معمول اشیا	٥٧٦٥				
انکلیز طوغله‌سی وکره‌میت	٨٢٠٠٦٧				
جام بورو	١٠٧				
بالطه ودستره	١٠٥٧٧	٦			
چکی طاشی	٢٣٣٣٧	٤	—	٣	
چنقراق وچاك	١٦٩				
اسفنداج	١٤٩٥٧٧	—	—	٢	
صابون و صوده	٣٩٦٠٩				
قورشون کولچه	٣٤٠٣٤	—	—	—	٨
کتان	١٢٣٥٣				
منکنه	٣٢٦٣				
کولچه قلای	٢١٨٤٢	—	—	—	٢
جر اثقال	١٨٨٥١				
جر اثقال ماکنه‌سنه مخصوص دوکه	٧٣٨	—	—	—	٢
ورنیك	٧٢٧٧				
ال عربه‌سی تکرلکی	١١٢٤٨٤				
یول عربه‌سی	٢٣٣٥				
تمغا تیمور ومهر	٣٢٣	—	—	١	
بصه‌مق	٤١				
صابلو کورك	٩١٧٥				
مقراص طاقمی	٢٣٨٥٠	٣٢			
قزغان	١٣٤٣٢	١١			
طونج تخته‌تل واشیا	٩٧٨				
قولزا یاغی	٦١٦٦				
علوم ریاضیه آلاتی	١٩				
اشیای معدنیه	٤٨٧٢				

روم ایلی تیموریولی قومپانیه‌سی لازمه‌سیچون ۱۲۹۱ سنه‌سندن ۱۳۰۵ سنه‌سی نهایتنه‌دکین کمرکلردن امرار اولنان اشیانك جنس ومقدارینی مبین خلاصه‌در

واغون	تخته	دنك	بارچه	صندق	قاب	عدد	طول	کیلو	جنس اشیا
	٥١	٥٠	٢٤	١	٢٦٩٤	٢٢	—	١٥٨٥٢٦١	تیمور آلات وادوات
						٣٩٧	١٠١٥	٣٣٦٨٩٤	دوکه تیمور بوری وادواتی
١٣	—	—	—	—	—	٢	٢١	٤٩٤٧٦٢٤	تیمور تخته وساج
								٦٨٣٦	تیمور تل
						١	—	٣٦٢٩	تیمورجی اوجاق وادواتی
						٥١	—	٤٩٠٥٩	تیمور صوبا و منقال
								٤٤٥٣٥	تیمور صندق وادواتی
				٣٥	—	١٠٠	—	١٨٣٥٠٠	دوکه یاغ قوطیسی وماکنه ادواتی
								٢٢٣٦٨٢٦	تیمور کوپری وادواتی
						١٢٣	—	٢٨٤٣٨١	تیمور یای و ویده
			٢٤٨٥	—	—	٣٦٣٢	—	٩٩٦٤٢٣٨	تیمور چبوق ویووارلق تخته
						٢	—	٤٢٤	قوبیه ماکنه‌سی
				١	—	١٦	—	١٢٦٨٦٩٦	واغون تکرلکی
							—	٣١	مهر ماکنه‌سی
								٢٠١٠٤	آتش سوندرمکه مخصوص ماکنه
						١	—	١٢٣	دیکیش ماکنه‌سی
								١٤٨٤	عربه تکرلکلری ایچون محور
			١٩٦	٤	—	—	—	١٥٨٢٢٣	ماکنه
								١٨٤٦	ماکنه یاغلامغه مخصوص ادوات
								٩٠٠	بخار ماکنه‌سی
			١	—	—	٢٨	—	٨٤٨٠٨٨	لوقوموتیف ماکنه وادواتی
					٥٩	—	—	٢٧٢٤٥٥	ماکنه ایچون پنبه فیریق
								١١١٠	ماکنه ایچون صارمه پنبه
						٢٠	—	٠٥٣٧٣٠	یای وماکنه آلاتی
				١٧	٦١	—	—	١٧٦٥٢٧	ویده وخلقه
								٣١٧٣٦	تکرلك آلاتی ویای
								١١٢٨٤٩	نحاس بورو
		٨١	—	١	—	—	—	١١٤٩٥٤٤	چلیك آلات وادوات
								٦٠٩٥٠	عربه ادواتی
				٨	٢	٣٠٤	—	٨٣٢٥٣	تلغراف آلاتی وماکنه
				١	—	١٥٢	—	٦٣٠٣	لاستیك آلات وادوات
				٣	—	—	—	٢٠٥	مرانقوز ادواتی
					٢٥	—	—	١٧٨٦٠٤	روغن زیت
								١٩٢٨٢٣	« نفت

ARBITRAGE

ENTRE LE GOUVERNEMENT IMPÉRIAL OTTOMAN

ET

LA COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER ORIENTAUX.

10me RECLAMATION

DU GOUVERNEMENT IMPERIAL OTTOMAN.

CONTRÔLE DES TÉLÉGRAMMES

DE LA COMPAGNIE.

CONSTANTINOPLE.

Imprimerie Seryet — Tahir Bey.

1903.

Dagdeviren
Collection

10me RÉCLAMATION

DU GOUVERNEMENT IMPÉRIAL.

CONTRÔLE DES TÉLÉGRAMMES DE LA COMPAGNIE.

EXPOSÉ.

L'Article 21 du Cahier des Charges d'exploitation porte que « la Compagnie devra établir à ses frais tous les appareils, poteaux, fils télégraphiques nécessaires pour son propre service, mais *elle n'en fera usage que sous la surveillance des Agents supérieurs des lignes télégraphiques du Gouvernement Impérial*, sans pouvoir, dans aucun cas, les appliquer à la transmission des dépêches d'intérêt privé ou autre, ne concernant pas le service de l'exploitation.

« Dans le cas où le Gouvernement voudrait exploiter une ligne télégraphique particulière, le long du Chemin de fer, il pourra se servir des poteaux de télégraphe de la Compagnie pour supporter ses propres fils, ou établir, à ses frais, un nouveau système de poteaux et construction, sans nuire au service du Chemin de fer ».

Le Gouvernement ayant eu l'occasion de constater que quelques préposés de la Compagnie transmettaient des dépêches d'ordre privé ou po-

litique, a trouvé opportun d'exercer le droit de surveillance que lui confère le Cahier des Charges. Un accord verbal intervint, en Mars 1901, entre le Ministère Impérial des Travaux Publics et le délégué de la Compagnie, l'Administration Générale des Postes et Télégraphes entendue.— Aux termes de cet accord, homologué par Iradé Impérial, il fut convenu que les télégrammes lancés entre les trois points terminus, Constantinople, Dédéaghatch et Moustapha-Pacha, ou les stations intermédiaires, passeraient nécessairement par Andrinople, pour être, de là, transmis à destination. Un Agent du Gouvernement Impérial devait, à la station d'Andrinople, contrôler et viser les dépêches ainsi reçues et transmises. — Comme la Compagnie fait usage d'une correspondance conventionnelle, elle devait en remettre la clef à cet Agent pour qu'il puisse remplir efficacement ses fonctions.

Invitée à se conformer à ces dispositions, la Compagnie a fait observer, par sa lettre du 23 Avril 1902 (voir Annexe), que la surveillance dans le Bureau Télégraphique à Andrinople exigerait la présence d'un employé supplémentaire, de jour et de nuit, de sorte que le personnel du télégraphe devrait être augmenté de deux agents pour lesquels il devrait être fait une dépense de 192 Livres Turques par an. Elle réclamait donc le paiement de cette somme, se réservait le droit de se faire rembourser de toutes autres dépenses supplémentaires et demandait au Ministère de renoncer à la formalité du visa des dépêches par l'Agent préposé à la surveillance, limitant les fonctions de celui-ci à prendre simplement connaissance de leur contenu.

Le Gouvernement n'a pas adhéré à ces propositions de la Compagnie, parce qu'elles sont contraires à l'Article 21 précité.— En effet, il est admis que la surveillance que le Gouvernement a le droit d'exercer, par ses Agents supérieurs, ne peut être efficace qu'en organisant le service d'Andrinople, tel qu'il a été défini plus haut. Si cette organisation entraîne des frais pour la Compagnie, -- ce que nous contestons absolument, car le même employé du télégraphe qui fait le service aujourd'hui peut également recevoir et transmettre les dépêches qui se centraliseront à Andrinople,-- elle doit les subir, vu que d'après l'Article 21, elle ne peut faire usage des lignes télégraphiques que sous la surveillance des Agents du Gouvernement Impérial.— Dès lors, quels que soient les frais que la

Compagnie dût supporter pour s'organiser de façon à permettre cette surveillance, elle doit y faire face, l'usage des lignes télégraphiques étant subordonné à l'exercice de cette surveillance.

En ce qui concerne le droit de l'Agent du Gouvernement de viser les dépêches avant leur transmission, c'est à tort que la Compagnie prétend que cette formalité entraverait la transmission des dépêches, car l'Agent du Gouvernement Impérial qui serait toujours de faction au Bureau Télégraphique, remplirait cette formalité si simple, sans le moindre retard, formalité cependant absolument nécessaire pour que le contrôle s'exerce d'une façon effective et efficace. Au surplus, le Gouvernement Impérial ne refuse pas de mettre le nombre d'Agents voulus pour assurer la célérité de ce service.

CONCLUSIONS.

Plaise à la Commission Arbitrale ;

Attendu que, d'après l'Article 21 du Cahier des Charges, la Compagnie ne peut *faire usage des lignes télégraphiques que sous la surveillance des Agents supérieurs du Gouvernement* ;

Attendu que la centralisation à Andrinople, à fin de transmision des dépêches lancées de Constantinople, Dédéaghatch, Moustapha-Pacha et des autres stations intermédiaires, avait déjà été l'objet d'une entente entre le Gouvernement Impérial et la Compagnie ;

Attendu que la Compagnie n'est nullement fondée à se libérer de cette surveillance sous le prétexte qu'elle lui occasionnerait indirectement des frais qui, en tous cas, sont à sa charge ;

Par ces motifs et tous autres à suppléer ;

Dire que la Compagnie est obligée de centraliser la réception et la transmission des dépêches à Andrinople, pour rendre possible la surveillance de l'Etat sur ce service, sans qu'elle puisse mettre à la Charge du Gouvernement Impérial les frais quelconques de ce chef ;

Dire qu'elle doit soumettre les dépêches télégraphiques au v des Agents de surveillance ;

Dire qu'elle doit se soumettre à ce même contrôle dans toutes aut stations où le Gouvernement trouverait opportun de l'établir.

Condamner la Compagnie à payer 500 francs par jour de ret qu'elle apporterait à l'exécution de ces mesures, sans préjudice du dı du Gouvernement Impérial de faire exécuter la Sentence à interve par tous les moyens que de droit;

Condamner la Compagnie aux dépens.

(Signé :) ALEXANIAN.
SALEM.
BONNET.

ANNEXE.

COMPAGNIE D'EXPLOITATION
DES
CHEMINS DE FER ORIENTAUX.

DIRECTION.
N° 6412.

Constantinople, le 23 Avril 1902.

Monsieur le Directeur Général (1)

En nous référant à la lettre, N° 1855, que Votre Excellence a bien voulu nous adresser, en date du 19 courant, concernant la surveillance du service télégraphique par les organes du Gouvernement Impérial, nous nous empressons d'informer Votre Excellence qu'ainsi que notre délégué l'a déclaré, lors des pourparlers qui ont eu lieu à ce sujet, au mois de Mars de l'année passée, notre Compagnie est toute disposée à faciliter la surveillance de notre service télégraphique par les Agents supérieurs de votre Administration, en conformité des dispositions de l'Article 21 du Cahier des Charges d'exploitation.

Il est, cependant, entendu que cette surveillance ne doit pas nous occasionner des frais extraordinaires, ni entraver le service télégraphique dont le fonctionnement régulier et rapide est très important, pour un chemin de fer surtout.

Or nous avons déjà eu l'occasion de relever, lors des pourparlers, que la façon dont l'Administration Impériale des Postes et Télégraphes entend introduire la surveillance dans notre bureau télegraphique à Andrinople, nous occasionnera des dépenses

(1) De l'Administration des Postes et Télégraphes.

supplémentaires par le fait que les dépêches destinées pour nos stations de la Roumélie Orientale et vice-versa, ne pouront plus être expédiées directement,mais devront être reçues et retransmises à la station d'Andrinople. Ce travail supplémentaire exigera, au moins, la présence d'un employé de plus, de jour comme de nuit, de sorte que le personnel du télégraphe de la station d'Adrinople devra être augmenté de deux agents occasionnant une dépense de 192 Livres Turques par an. Nous prions Votre Excellence de vouloir bien nous faire parvenir ce montant, et de donner les ordres nécessaires pour que cette somme nous soit versée aussi pour l'avenir, au commencement de chaque année.

En même temps, nous nous réservons de demander ultérieurement le paiement de toute dépense que nous serions obligés de faire à la suite d'adaptations etc. nécessitées par l'introduction de ce service de surveillance.

Nous relevons, en outre, de la lettre de Votre Excellence que les dépêches reçues à la gare d'Andrinople, ne pourront être retransmises à destination qu'après avoir été visées par un Agent de votre Administration. Cette formalité, dont il n'a pas été fait mention d'ailleurs lors des pourparlers, est de nature à occasionner des retards considérables dans la retransmission des dépêches, pour la plupart urgentes. Dans l'intérêt de la sécurité de la circulation des trains, nous devons nous prononcer contre l'introduction d'une formalité qui, dans la pratique, aura les conséquences les plus fâcheuses.

Vos Agents pourront prendre connaissance de toute dépêche qui sera reçue ou expédiée d'Andrinople, mais il est exprsssément entendu que l'absence éventuelle de l'Agent de Votre Administration ne saurait arrêter la transmission immédiate des dépêches.

Votre Excellence voudra bien apprécier que l'exécution du service télégraphique d'un chemin de fer ne peut dépendre,

sans danger, de l'activité plus ou moins intense ou de la persévérance plus ou moins considérable d'un Agent auquel échappe forcément l'importance des télégrammes se rapportant à un service qui lui est étranger.

Nous sommes tout prêts à négocier tous les détails de cette question avec les Fonctionnaires que Votre Excellence a bien voulu désigner dans sa lettre précitée; nous prions, cependant Votre Excellence de vouloir bien régler au préalable les points essentiels mentionnés ci-dessus, tout en ajoutant qu'il reste entendu qu'aucun fait ne s'est produit, dans ces derniers temps, qui aurait pu mettre en doute la parfaite correction de notre Compagnie dans l'usage du droit qui lui est conféré en vertu de l'Article 21 de notre Cahier des Charges concernant le service télégraphique.

Nous saisissons cette occassion pour vous renouveler, Monsieur le Directeur Général, l'assurance du notre plus haute considération.

La Direction
(Signé :) Gross.

ARBITRAGE

ENTRE LE GOUVERNEMENT IMPÉRIAL OTTOMAN

ET

LA COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER ORIENTAUX.

IIme RÉCLAMATION

DU GOUVERNEMENT IMPERIAL OTTOMAN.

TARIFS

DES

TRANSPORTS INTERNATIONAUX

ET DU

TRAFIC LOCAL.

HE3-3C
C53T4
IIme

CONSTANTINOPLE.

Imprimerie Servet — Tahir Bey.

1903.

Bagdeviren
Collection

IIme RÉCLAMATION

DU GOUVERNEMENT IMPÉRIAL.

TARIFS DES TRANSPORTS INTERNATIONAUX ET DU TRAFIC LOCAL.

EXPOSÉ.

A la Conférence à Quatre, tenue à Vienne, pour le raccordement des ignes de l'Empire Ottoman avec celles de Bulgarie, Serbie et Autriche-Hon-rie, il fut convenu que les Tarifs directs et autres arrangements relatifs au rafic international pour ces quatre Etats, concertés entre les Adminis-rations des Chemins de fer à construire, seront soumis à l'approbation es Gouvernements respectifs (voir Article 11 de la Convention du 9 lai 1883).

Conformément à cette disposition arrêtée par les quatre Etats signa-ires de la Convention, le Gouvernement Impérial invita la Compagnie à conformer au régime de l'approbation; mais, celle-ci s'y est toujours fusée, bien qu'elle eût adhéré expressément à cette Convention par sa iclaration en date du 15 Avril 1882, sans pouvoir prétendre à aucune demnité ni compensation d'aucune sorte du chef de dérogations faites ix Conventions antérieures.

La Compagnie prétend avoir le droit de se soustraire à l'obligation de umettre à l'approbation du Gouvernement Impérial les Tarifs internatio-ux directs ou les modifications à ces Tarifs, sous prétexte que la Con-ntion précitée de 1883 n'a pu porter atteinte aux droits qui lui seraient quis en vertu des Conventions antérieures. La Compagnie estime, en

conséquence, qu'elle est libre de fixer les Tarifs directs, entre les quatre Etats, au même titre que les Tarifs locaux, — d'après l'ancien Cahier des Charges et le Réglement touchant les Commissaires de 1872, — dans la limite de la taxe maxima, sans autre obligation que celle de les faire simplement viser par le Commissaire Impérial.

Il convient d'observer que, par *trafic direct*, la Convention à Quatre (Article 11) entend les correspondances directes pour le transport *des personnes et des marchandises* entre les stations principales des Administrations des Chemins de fer à construire, y compris Constantinople et Salonique, c'est-à-dire, pour ce qui concerne la Turquie, les correspondances directes des stations situées sur les lignes Uskub-Zibeftché et Bellova-Vakarel avec les stations des lignes à construire en Autriche-Hongrie, Serbie et Bulgarie. Les points terminus ottomans des ces correspondances directes sont Constantinople et Salonique.

En outre, le même *trafic direct* comprend les correspondances directes établies entre lesdites stations principales, y compris Salonique et Constantinople, d'une part, et Vienne et Budapest, d'autre part.

La Compagnie cherche à justifier son refus de soumettre à l'approbation les Tarifs directs en se basant sur les dispositions de l'Article 10 de la Convention précitée du 9 Mai 1883.

Or, l'Article 10 vise un cas tout spécial: il prévoit simplement le trafic *avec les pays tiers* des *marchandises*, et d'autres objets de transport de tout genre *sur les lignes à construire*. Il ne contient aucune disposition relativement au transport des voyageurs, et ne se rapporte point au trafic direct entre les Etats Contractants, prévu à l'Article 11 de ladite Convention à Quatre.

En effet, cet Article 10 stipule que chacune des Parties contractantes se réserve pleine liberté de fixer les Tarifs du trafic local des lignes à construire sur son propre territoire, mais que, *pour le trafic international avec des pays tiers*, les Tarifs seront fixés sur la base du *principe de la nation la plus favorisée*; en d'autres termes, pour ce qui concerne la Turquie, le Gouvernement Impérial se réserve pleine liberté de fixer les Tarifs *du trafic local* pour les marchandises, sur les nouvelles lignes, mais pour le *trafic international des marchandises*, il s'engage à ne pas appliquer, *à des pays tiers*, des taxes unitaires kilométriques moindres, ni autres faci-

lités ou faveurs que celles qui sont appliquées aux mêmes articles dans le trafic avec les trois autres Etats, signataires de la Convention.

Toutefois, il est entendu, d'après ledit Article 10, que les dispositions précédentes relatives audit trafic international (avec des pays tiers) des marchandises, ne seront applicables aux lignes ottomanes déjà existantes qu'autant que des droits acquis, en vertu de concessions antérieures, ne s'y opposent.

La Compagnie se méprend sur la portée de cet Article 10 et de la réserve qu'il contient. Tout d'abord, l'Article 10 ne concerne pas le trafic direct régi par l'Article 11 ; et, en second lieu, la réserve s'entend pour le trafic avec les pays tiers, sur les *lignes ottomanes déjà existantes*, à l'époque de la signature de la Convention, c'est-à-dire Salonique-Uskub, Constantinople-Dédéaghatch-Bellova ; mais, cette réserve ne comprend pas les lignes de jonction à construire à partir de cette date, soit Uskub-Zibeftché, seule ligne nouvelle de raccordement exploitée par la Compagnie.

Conséquemment, pour cette dernière ligne, la Compagnie est tenue de respecter les dispositions de la Convention à Quatre, telles qu'elles sont fixées dans les Articles 10 et 11 précités, et de soumettre ses Tarifs à l'approbation du Gouvernement Impérial.

La Compagnie est obligée, enfin, de se conformer à ces mêmes prescriptions, pour le *trafic local* des marchandises sur les lignes nouvelles, soit Uskub-Zibeftché, le Gouvernement Impérial s'étant reservé, dans le N° I de l'article 10, par dérogation aux Conventions antérieures, pleine liberté de fixer ces Tarifs.

Tous les développements qui précèdent relativement au trafic international avec des pays tiers, ne s'appliquent qu'au transport des marchandises, ainsi qu'il a été expliqué plus haut ; il demeure bien entendu qu'en ce qui concerne le transport des voyageurs et des marchandises, les Tarifs directs avec les quatre Etats doivent être soumis, sans restriction aucune, à l'approbation du Gouvernement Impérial.

CONCLUSIONS.

Plaise à la Commission Arbitrale ;

Attendu que le Gouvernement Impérial a contracté, vis-à-vis des Etats signataires de la Convention à Quatre, certains engagements en ce qui concerne le service des trains et les Tarifs internationaux, et que, pour s'assurer que ces engagements sont respectés, il lui importe que la Compagnie d'exploitation des Chemins de fer Orientaux soumette à l'approbation du Gouvernement Impérial tous Tarifs directs entre les quatre Etats ou autres arrangements concertés entre les Administrations de Chemins de fer desdits quatre Etats, et ce, en conformité des dispositions de l'Article 11 de la Convention du 9 Mai 1883 ;

Attendu que par sa déclaration, en date du 15 Avril 1882, insérée au procès-verbal de la Conférence à Quatre du 6 Mai 1883, la Compagnie a accepté purement et simplement les stipulations contenues dans le projet de Convention arrêté dans le Protocole de la Conférence à Quatre du 25/27 Mars 1882 (Annexes I et II) et a reconnu ne pouvoir prétendre et aucune indemnité ni compensation d'aucune sorte pour cause de dérogations (contenues dans ledit Protocole) aux Conventions antérieures ;

Que, par le fait de cette déclaration, la Compagnie a acquiescé expressément, sans restriction aucune, à la Convention à Quatre du 9 Mai 1883 ;

Attendu que l'approbation, par le Gouvernement Impérial, des Tarifs directs entre les quatre Etats, comporte le droit, pour celui-ci, d'y faire apporter telles modifications ou tels changements qu'il conviendrait ;

Qu'il en doit être ainsi également de tous autres arrangements concertés entre les Administrations des Chemins de fer desdits quatre Etats ;

Que la Compagnie ne saurait donc légalement appliquer au trafic international direct des réglements qui n'auraient pas été préalablement approuvés par le Gouvernement Impérial ;

Attendu, conséquemment, qu'en ce qui concerne les Tarifs directs pour le *transport des voyageurs et marchandises*, la prétention de la Compagnie de se soustraire aux stipulations de la Convention à Quatre, est absolument inadmissible ;

Attendu qu'en ce qui concerne *le trafic international de marchandises* avec des pays tiers, sur les lignes de *jonction construites* depuis 1883, la Compagnie n'est pas plus fondée à se prévaloir de ses prétendus droits acquis pour établir les Tarifs à sa convenance, dans la limite de la taxe maxima ;

Qu'en effet, la clause de l'Article 10 de la Convention précitée n'autorise le maintien des droits acquis de la Compagnie, en vertu de concessions antérieures, que pour les lignes déjà existantes ; mais qu'au contraire, pour les lignes à construire, la Compagnie est tenue de se conformer, dans la fixation des Tarifs internationaux avec des pays tiers, au principe du traitement de la nation la plus favorisée, ce qui justifie l'obligation, pour la Compagnie, de les soumettre à l'approbation du Gouvernement Impérial, en conformité de l'Article 11 de la susdite Convention ;

Que vainement la Compagnie objecte que la Convention de Vienne n'a pu modifier les Contrats antérieurs et que la stipulation de l'Article 11 de la Convention nouvelle relativement à la nécessité d'une approbation par les Gouvernements respectifs, ne saurait s'appliquer qu'aux Etats où les taxes de transport sont subordonnées à cette condition ; une telle interprétation des textes est purement fantaisiste ;

Qu'en effet, il est inadmissible que le Gouvernemeut Impérial qui a pris des engagements avec d'autres Etats, abandonne à la Compagnie seule le soin de leur observation, alors qu'il conserve toute la responsabilité à raison desdits engagements, vis-à-vis des Etats Contractants ;

Attendu que la mention « *des droits acquis* » dont se prévaut la Compagnie, ne peut être invoquée en dehors du cas prévu par l'Article 10 (alinéa 3 du paragraphe 2), et que le Gouvernement Impérial a d'autant plus intérêt à exiger la soumission des Tarifs internationaux avec des pays tiers à son approbation, qu'il a justement à tenir compte, dans la limite de la réserve faite en 1883, de ces mêmes « droits acquis » à la Compagnie, en vertu des Concessions antérieures ;

Attendu que la demande du Gouvernement Impérial tendant à faire consacrer la stricte observation de la Convention à Quatre, est d'autant plus légitime que l'Etat a une participation aux recettes nettes de l'exploitation du Chemin de fer et que le droit de contrôle et d'intervention du Gouvernement Impérial n'en doit être que plus étendu ;

Attendu qu'en ce qui concerne *le trafic local des marchandises*, la Compagnie ayant accepté, sans restriction, les dérogations faites aux Conventions antérieures, l'approbation du Gouvernement Impérial doit être requise pour l'établissement des Tarifs locaux sur les lignes construites depuis 1883, soit celle d'Uskub-Zibeftché ;

Attendu que la Compagnie n'a point obtempéré à la demande réitérée du Gouvernement Impérial ; qu'elle a même ouvertement déclaré qu'elle ne soumettrait aucun Tarif à son approbation ;

Attendu que, malgré la mise en demeure qui lui a été signifiée, à la date du 2 Avril 1308 (Annexe III), la Compagnie a procédé et continue de procéder à l'établissement de Tarifs, sans prendre l'avis du Gouvernement Impérial ;

Que, bien plus, la Compagnie s'arroge le droit de faire, avec des tiers, toutes conventions particulières pour la fixation des taxes de transport des marchandises qui ne sont point conformes aux Tarifs publiés, et de consentir, à ces derniers, des réductions de taxes, à son gré, sans prendre souci de l'intérêt public ni des droits du Gouvernement Impérial, en tant que propriétaire des lignes et participant aux recettes du réseau exploité par la Compagnie ;

Attendu que la résistance injustifiée de cette dernière est un manquement aux obligations qui découlent, pour elle, des Conventions existantes ;

Attendu que le Gouvernement Impérial ne saurait tolérer une telle dérogation aux prérogatives souveraines de l'Etat concédant ni supporter les conséquences dommageables de cette infraction aux prescriptions arrêtées d'accord avec les quatre Etats intéressés ;

Par ces motifs et tous autres à suppléer ;

Dire que les Tarifs internationaux directs pour le transport des voyageurs et marchandises, doivent être soumis par la Compagnie à l'approbation du Gouvernement Impérial, en stricte conformité des dispositions de l'Article 11 de la Convention à Quatre du 9 Mai 1883 ;

Dire qu'en ce qui concerne les Tarifs internationaux avec des pays tiers, pour le transport des marchandises, la soumission à l'approbation

de l'Etat est également obligatoire, sauf au Gouvernement Impérial à tenir compte, dans l'approbation de ces Tarifs, des droits acquis, dans la limite de la réserve faite par l'Article 10 de la Convention précitée, pour les lignes existantes en 1883;

Dire que les Tarifs pour le trafic local des marchandises de la ligne Uskub-Zibeftché, doivent être également soumis à l'approbation du Gouvernement Impérial;

Réserver au Gouvernement Impérial le droit à des dommages-intérêts, pour le préjudice subi du chef de la méconnaissance, par la Compagnie, de l'obligation susdite;

Condamner la Compagnie aux dépens;

(Signé:) ALEXANIAN.
SALEM.
BONNET.

ANNEXE I.

CONFÉRANCE À QUATRE RÉUNIE À VIENNE.

PROCÈS-VERBAL N° 8.

SÉANCE DU 25 MARS 1882.

Etaient présents :

Pour l'Autriche-Hongrie...

Pour la Turquie...

Pour la Serbie...

Pour la Bulgarie...

Le Procès-Verbal de la séance précédente a été approuvé et signé.

MM. les *Délégués* étant tombés d'accord, dans des pourparlers confidentiels, sur le texte de la Convention des Chemins de fer, sauf certaines réserves, M. de *Kállay* propose de consigner le résultat obtenu dans le Procès-Verbal de la présente séance.

La *Conférence* adhère à cette proposition.

M. de *Kállay* donne lecture du texte de la Convention, tel qu'il a été arrêté, ainsi que des propositions qui ont été présentées dans le cours des délibérations et sur lesquelles une entente n'a pas encore pu être trouvée.

Préambule.....

Article 1 ..., *Article 2 ....*, *Article 3 ...*, etc.

Article 10. — « En ce qui concerne les Tarifs pour le trafic des mar-
« chandises et autres objets de transport de tout genre sur les lignes à
« construire en vertu de la présente Convention, on est convenu des dis-
« positions suivantes. »

I. — « Chacune des Parties Contractantes se réserve pleine liberté
« de fixer les Tarifs du trafic local sur son propre territoire. Il est en-
« tendu qu'on ne pourra traiter comme trafic local, au sens des disposi-
« tions précédentes, le transport des marchandises et d'autres objets de
« toute sorte qui passent la frontière en rupture de charge. »

II. « Les Tarifs pour le trafic international, seront fixés sur la base
« du principe de la nation la plus favorisée, ainsi qu'il suit. »

1° « La Sublime Porte s'engage à ne pas appliquer au trafic avec
« des pays tiers, ni directement ni indirectement, des taxes unitaires ki-
« lométriques moindres, ni autres facilités ni faveurs que celles qui sont
« appliquées aux mêmes articles, dans le trafic avec l'Autriche-Hongrie.»

« La Sublime Porte prend les mêmes engagements relativement à la
« Serbie et à la Bulgarie. »

« Il est, toutefois, entendu que les dispositions précédentes seront ap-
« plicables aux lignes de jonction ottomanes déjà existantes, en autant
« que des droits acquis en vertu de concessions antérieures, ne s'y op-
« posent. »

2° « La Bulgarie s'engage à ne pas appliquer au trafic avec des pays
« tiers, ni directement ni indirectement, des taxes unitaires kilométriques
« moindres, ni autres facilités ni faveurs que celles qui sont appliquées
« aux mêmes articles, dans le trafic avec l'Autriche-Hongrie. »

« La Bulgarie prend les mêmes engagements relativement à la Tur-
« quie et à la Serbie. »

3° « Conformément au principe de la réciprocité, la Turquie et la Bul-
« garie jouiront des mêmes avantages sur les lignes serbes. Ces avanta-
« ges leur sont également garantis sur la ligne de jonction hongroise de-
« vant aboutir à Budapesth, ainsi que sur les lignes qui relient au-
« jourd'hui Budapesth à Vienne, en tant que, pour ces derniers, des
« droits déjà existants, acquis en vertu de concessions, ne s'y opposent. »

L'*Article 10* est adopté à l'unanimité.

Sur la demande de MM. les *Délégués Ottomans*, M. le *Président* constate que les Tarifs pour les voyageurs ne sont pas compris dans l'Article 10 et que, par conséquent, ils demeurent libres.

Article 11. — « Les Administrations des Chemins de fer à construire « en vertu de la présente Convention, introduiront des correspondances « directes pour le transport des personnes et des marchandises entre « leurs stations principales, y compris Constantinople et Salonique. « Des correspondances directes seront, de même, établies entre « lesdites stations principales, y compris Constantinople et Salonique, « d'une part, et Vienne et Budapest, de l'autre. Les Administrations des « Chemins de fer intéressés, seront tenues à s'entendre sur les arrange- « ments nécessaires pour les Réglements et les Tarifs directs à appliquer « au trafic international ».

« Ces Tarifs directs seront établis sur la base des taxes unitaires « kilométriques égales. Il sera, cependant, tenu compte des rampes de 10 « par 1000 ou dépassant ce chiffre, et des courbes d'un rayon de 600 « mètres ou moindre, en fixant, dès à présent, que le nombre réel des « kilomètres pourra être augmenté, suivant une échelle à concerter entre « les Administrations des Chemins de fer intéressés, d'une quote-part « qui, au maximum, ne pourra dépasser les 100 pour cent ».

« Ces Tarifs directs et les autres arrangements concertés entre les « Administrations, seront soumis, par elles, à l'approbation des Gou- « vernements respectifs ».

L'*Article 11* est adopté à l'unanimité.

Article 12...., *Article 13....*, *Article 14....*, etc.

MM. les *Délégués Ottomans* font la Déclaration suivante.

La rédaction ci-dessus du projet de Convention ne saurait, d'ailleurs, être admise que sous la réserve expresse que la Compagnie d'exploitation des Chemins de fer de la Turquie d'Europe déclare s'y soumettre purement et simplement, sans pouvoir prétendre à aucune indemnité ni compensation d'aucune sorte, pour cause de dérogation aux Conventions existantes, passées entre la Sublime Porte et elle, le 18 Mai 1872.

Le présent Procès-Verbal a été approuvé et signé, le 27 Mars 1882.

ANNEXE II.

DÉCLARATIONS

DE LA COMPAGNIE D'EXPLOITATION

CONCERNANT LE PROTOCOLE DE LA CONFÉRENCE A QUATRE

DU 25/27 MARS 1882.

Ayant reçu connaissance du Protocole de la Conférence à Quatre, en date du 25/27 Mars 1882, la Compagnie fait, à ce sujet, les déclarations suivantes.

1° La Compagnie se soumet purement et simplement aux stipulations contenues dans le projet de Convention, tel qu'il a été arrêté dans le Protocole de la Conférence à Quatre, du 25/27 Mars 1882, et elle déclare ne pouvoir prétendre à aucune indemnité ni compensation d'aucune sorte, pour cause des dérogations (contenues dans ledit Protocole) aux Conventions existantes passées entre la Sublime Porte et la Compagnie, le 18 Mai 1872.

2° En ce qui concerne le raccordement du réseau serbe avec le Chemin de fer Salonique-Mitrovitza, la Compagnie adhère au tracé serbe

passant par Vranja et accepte, comme point de jonction, soit un point situé dans les environs de Pristina, soit tout autre point du Chemin de fer Salonique-Mitrovitza, sans pouvoir prétendre à aucune indemnité ni compensation d'aucune sorte, pour cause de changement du tracé de cette ligne de jonction.

Vienne, le 15 Avril 1882.

Le Président du Conseil d'Administration
(Signé :) M. de HIRSCH.

Le soussigné, Ministre des Affaires Etrangères d'Autriche-Hongrie, certifie que le présent acte est l'original des Déclarations faites et signées par le Baron de Hirsh, le 15 Avril 1882.

Vienne, le 6 Mai 1883.

(Signé :) KALNOKY.

ANNEXE III.

SOMMATION DU GOUVERNEMENT IMPÉRIAL

A LA COMPAGNIE D'EXPLOITATION

DATÉE DU 2 AVRIL 1308.

A l'Honorable Notariat de Stamboul.

Aux termes du dernier paragraphe de l'Article 11 de la Convention de Vienne, à laquelle la Compagnie des Chemins de fer Orientaux s'est soumise purement et simplement, par sa déclaration en date du 15 Avril 1882, les Tarifs internationaux et autres arrangements concertés entre les Administrations des diverses Compagnies de Chemins de fer, doivent être soumis par elles à l'approbation de leurs Gouvernements respectifs. Or, la Compagnie des Chemins de fer Orientaux, en ce qui la concerne, refuse de se soumettre à cette formalité essentielle et, malgré les invitations réitérées qui lui ont été adressées jusqu'à ce jour, elle se borne à présenter les Tarifs internationaux au simple visa du Commissaire Impérial, à l'instar des Tarifs ordinaires. Cette dérogation aux stipulations formelles de l'Article précité étant de nature à porter atteinte aux prérogatives et aux droits du Gouvernement Impérial, le Ministère du Commerce et des Travaux Publics se voit dans la nécessité de mettre la Compagnie susnommée, comme il la met effectivement par le présent, en demeure de soumettre di-

ctement à son approbation préalable les Tarifs et autres arrangements évus par l'Article 11 de la Convention de Vienne, et rejette sur elle la sponsabilité de toutes les conséquences qui pourraient résulter de inobservation de cette condition essentielle.

L'Honorable Notariat est prié de faire signifer, par la voie légale, un remplaire de la présente mise en demeure à la Compagnie d'exploitation es Chemins de fer Orientaux, société anonyme autrichienne, à son domiile, station de Sirkédji, et en la personne de son Représentant directeur L. A. Grosholz.

Arbitrage
entre le gouvernement Impérial ottoman
et
la compagnie des chemins de fer orientaux

15ME RÉCLAMATION

DU GOUVERNEMENT IMPÉRIAL.

LOYERS DES IMMEUBLES DU CHEMIN DE FER.

Compte - Imp. Orientaux
& c
19

EXPOSÉ.

Lors de l'institution, en 1888, de la Commission Arbitrale chargée de l'examen des différends existant entre le Gouvernement Impérial et la Compagnie, le Gouvernement Impérial avait soutenu que la Compagnie ne pouvait louer ni affermer à des tiers, pour l'établissement de cultures ou d'un commerce étranger à l'exploitation, les bâtiments ou terrains situés aux abords du Chemin de fer, soit à Dédéaghatch, soit sur tous autres points du réseau. Aussi, avait-il demandé que la Compagnie fût condamnée à payer le montant des loyers et fermages qu'elle avait perçus du chef des immeubles donnés à bail.

La Compagnie soutenait, au contraire, qu'elle avait le droit de se créer des ressources nouvelles, sans autre obligation à sa charge que celle d'en passer le produit dans les recettes.

Les Arbitres, se basant sur les dispositions de l'Article 11 du

HE 32 3 C
53 T
5

Cahier des Charges de l'exploitation, ont décidé « que la Compagnie « a le droit de louer, au profit de la participation, pour des objets « étrangers au service de l'exploitation, les immeubles faisant partie « du Chemin de fer et *momentanément* inutiles à son service ».

En ce qui concerne la modalité de l'exercice du droit conféré à la Compagnie par cette Sentence, les Parties ont admis que les immeubles dépendant du Chemin de fer et momentanément inutiles à son service seront provisoirement loués par la Compagnie et les fruits en seront, tant que durera cette situation provisoire, partagés *directement* entre le Gouvernement Impérial et la Compagnie, dans les proportions respectives de 45 et 55 % prévues à l'Article 4 de la Convention de 1885 (voir Annexe I, correspondance échangée à ce sujet).

En d'autres termes, lesdits 45 % seront attribués au Gouvernement Impérial, abstraction faite de la question de savoir si les recettes de l'exercice ont ou n'ont pas produit le minimum de 1,500 francs par kilomètre et par an garanti au Gouvernement Impérial par l'Article 4 précité.

Ce mode de procéder a été suivi jusqu'en 1899 et ne fait l'objet d'aucune contestation.

Mais la Compagnie refuse de verser au Gouvernement Impérial la somme qui lui revient de ce chef, depuis le 1er Janvier 1899, sous prétexte de compensation.

CONCLUSIONS.

Plaise à la Commission Arbitrale ;

Attendu que, suivant le compte ci-annexé (voir Annexe II) la Compagnie doit au Gouvernement Impérial la somme de Piastres 231,265 et 18c du chef de la part des loyers perçus pour les exercices 1899, 1900 et 1901 ; qu'elle se refuse à payer cette somme et veut la compenser, à due concurrence, avec celles dont elle peut être créancière par devers le Gouvernement Impérial ;

Attendu que le Gouvernement Impérial n'a, dans le présent cas,

Dagde Collect.

aucun intérêt à s'opposer à la compensation qui doit produire son effet à l'époque où les créances de l'Etat sont devenues exigibles, et ce, avec celles de la Compagnie qui sont productives d'intérêt;

Par ces motifs et tous autres à suppléer;

1° Dire que les créances du Gouvernement Impérial par devers la Compagnie d'exploitation, du chef de la part revenant au Gouvernement sur les loyers des exercices 1899 à 1901, s'élevant ensemble à P^tres^ 231,265 et 18^c^, suivant l'Annexe II, sont compensées, à due concurrence, depuis la date de leur exigibilité avec les créances reconnues de la Compagnie et productives d'intérêt;

2° Dire que la Compagnie doit fournir au Gouvernement Impérial, dans les trois jours de la Sentence Arbitrale et sous peine de cent francs de dommages-intérêts par jour de retard, les comptes des loyers encaissés pendant l'année 1902, afin de permettre au Gouvernemeut Impérial d'en réclamer sa part;

3° Condamner la Compagnie à payer, de ce chef et par provision, au Gouvernement Impérial, la somme de 1000 Livres Turques avec les intérêts de droit;

4° La condamner aux dépens.

Pour le Gouv^t Imp^l

(Signé:) ALEXANIAN.
» SALEM.
» BONNET.

Sous les mêmes réserves que dans la Réclamation N° 3. du Gouvernement Impérial, et sans préjudice de ses demandes sub. N° 1 et 2.

Constantinople le 24/7 mai 1903

ANNEXE I.

COMPAGNIE D'EXPLOITATION
DES
CHEMINS DE FER ORIENTAUX

No 304.

Constantinople, le 3 Juillet 1889.

Monsieur le Ministre

J'ai l'honneur d'accuser réception à Votre Excellence de la lettre qu'elle a bien voulu m'adresser, sous le N° 52,408/13, à la date du 22/3 Avril.

Tout en confirmant ma communication, N° 270, du 8 Avril dernier relative à la location des terrains compris dans le domaine du Chemin de fer, je prends la liberté, afin d'éviter toute difficulté éventuelle, de préciser les quelques points ci-après.

Il est entendu que le montant des loyers dont il est parlé dans ma lettre du 6 Avril, ne sera plus porté, ni en totalité ni en partie, dans les comptes des recettes de l'exploitation.

Votre Excellence désire que ma Compagnie stipule, dans les contrats de location qu'elle passera avec des tiers, que ceux-ci seront obligés de démolir les bâtiments construits par eux, à la première réquisition de ma Compagnie. Si cette dernière clause était prise à la lettre, elle pourrait paraître par trop rigoureuse et d'une exécution pratique difficile, et tous les intérêts légitimes en jeu seraient sauvegardés, si l'on impartait, pour la démolition, certains délais d'ailleurs peu étendus. Ma Compagnie aura soin de rédiger les contrats en conséquence.

Il est dit, en outre, dans le passage final de la lettre à laquelle j'ai l'honneur de répondre, que la responsabilité et les mesures à prendre en vue de l'évacuation, incomberont à ma Compagnie. Votre Excellence me permettra de lui demander des éclaircissements plus complets sur le sens et la portée du dernier paragraphe de sa lettre à laquelle j'ai l'honneur de répondre, et de saisir cette occasion pour lui renouveler les assurances de ma haute considération.

Le Représentant a. i.
(Signé:) GROSHOLTZ.

Lettre du Ministère Impérial

des Travaux Publics

à Mr le Représentant de la Compagnie d'exploitation,

en date du 20 Juillet 1305 (1889), No 53,306/55.

Dans votre lettre en date du 3 Juillet 1889, relative au montant des loyers des terrains compris dans le domaine du Chemin de fer, vous me demandez des éclaircissements au sujet du paragraphe final de ma communication en date du 22/3 Avril, en ce qui concerne la responsabilité et les mesures à prendre en vue de l'évacuation qui incomberait à votre Compagnie.

Avant de vous fournir les éclaircissements que vous demandez, je crois de nouveau devoir bien établir que tant que votre Compagnie remettra à la Caisse de mon Département les 45 % du total du montant desdits loyers, sans défalcation d'aucun frais, il est naturel que ce montant ne figure, ni en partie ni en totalité, dans le compte des recettes générales de l'exploitation.

Mon Département ne voit également aucun inconvénient à ce que votre Compagnie imparte certains délais peu étendus pour l'évacuation des terrains qu'elle donnerait à bail et qu'elle rédige les contrats en conséquence. Quant au paragraphe final de ma communication au sujet duquel votre Compagnie demande quelques éclaircissements, je crois devoir, pour rendre ma pensée plus explicite à cet égard, vous déclarer que dans le cas où certains locataires se refuseraient à évacuer les lieux, c'est à votre Compagnie qu'il incombe de saisir l'Autorité compétente de l'affaire et de la poursuivre par devant elle, et tous frais et indemnités qui pourraient en résulter, resteraient exclusivement à sa charge.

ANNEXE II.

PART DE L'ETAT DANS LES LOYERS DES IMMEUBLES DU CHEMIN DE FER.

Année	*1899*	. . . 54,816.—	Piastres
»	*1900*	. . . 89,020.85	»
»	*1901*	. . . 87,428.33	»
	Total	231,265.18	

ARBITRAGE

ENTRE LE GOUVERNEMENT IMPÉRIAL OTTOMAN

ET

LA COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER ORIENTAUX

16E RÉCLAMATION

du Gouvernement Impérial Ottoman

AMENDES

CONSTANTINOPLE

Imprimerie E. SOUMA & Cie – Galata.

1903

Dagdeviren
Collection

16e Réclamation

DU

GOUVERNEMENT IMPÉRIAL.

AMENDES.

EXPOSÉ.

Le Gouvernement Impérial, en concédant à la Compagnie l'exploitation du rëseau, a édicté, dans un Règlement Général annexé aux Conventions de 1872, des mesures de police concernant la sûreté de la circulation sur le Chemin de fer.

Il a prévu un certain nombre de délits ou contraventions pour la répression desquels il a édicté, entre autres pénalités, certaines amendes. L'Article 20 dudit Règlement spécifie la destination à donner aux sommes qui seront annuellement perçues de ce chef. Il porte que :

« Les produits des amendes encourues dans l'année, en vertu du » présent Règlement, seront versés, par moitié, à la Caisse des Routes de » la Province qui en rendra compte au Ministère des Travaux Publics, » et par moitié à la caisse de la Compagnie qui en constituera, pour ses » employés, un fonds de secours. »

Le Ministère Impérial des Travaux Publics sert d'intermédiaire pour l'encaissement des fonds qui doivent revenir à ladite Caisse des Routes de la Province.

Dans une Circulaire que le Ministère des Travaux Publics a adressée à toutes les Compagnies de Chemins de fer, il leur a demandé de lui verser directement les sommes revenant à l'Etat, du chef des amendes, suivant les décomptes certifiés par les Commissaires Impériaux accrédités auprès des Compagnies.

En accusant réception de cette Circulaire, la Compagnie des Chemins de fer Orientaux répondit au Ministère des Travaux Publics, par sa lettre du 2 Juillet 1898, sub N° 2194/14 (voir Annexe I), qu'elle prenait bonne note de cette communication, mais que déjà les amendes de police de son réseau revenant au Gouvernement Impérial Ottoman, avaient été, de tout temps, versées directement à la Caisse dudit Ministère.

Or, depuis 1899 (1315), la Compagnie prétendant qu'elle entend compenser ses créances avec les sommes qu'elle doit du chef de ces amendes, s'est refusée d'effectuer le versement des amendes en question.

Conclusions.

Plaise à la Commission Arbitrale ;

Attendu qu'il résulte des comptes existants (voir Annexe II), que la Compagnie doit, pour les exercices 1899, 1900 et 1901 (1315-1317), la somme de 43,693.125 Piastres, avec les intérêts légaux (mise en demeure du Gouvernement Impérial, datée du 9 Décembre 1318, 1902) ;

Attendu que les sommes provenant des amendes ont une affec-

tation déterminée et, pour cette raison, ne peuvent faire l'objet d'une compensation;

Par ces motifs et tous autres à suppléer;

Dire que la Compagnie ne peut compenser le montant de la part du Gouvernement Impérial dans les amendes avec ses créances éventuelles;

Condamner la Compagnie,

1° à payer au Gouvernement Impérial les sommes qu'elle lui doit, du chef desdites amendes, et qui s'élèvent pour les exercices 1899 à 1901, inclusivement; à la somme de piastres 43,693.125 plus les intérêts légaux de cette somme, à partir de la mise en demeure précitée;

2° à fournir au Gouvernement Impérial,dans les trois jours de la Sentence Arbitrale à intervenir et, sous peine de 50 francs de dommages-intérêts par jour de retard, le compte détaillé des amendes encaissées au cours de l'année 1902, afin de permettre au Gouvernement Impérial d'en réclamer sa part;

3° à payer par provision, de ce chef, au Gouvernement Impérial la somme de 200 Livres Turques avec les intérêts de droit;

La condamner, en outre, aux dépens.

(Signé:) ALEXANIAN.
SALEM.
BONNET.

ANNEXE I

COMPAGNIE D'EXPLOITATION
DES
CHEMINS DE FER ORIENTAUX.

Direction
№ 2196, I, 14.

Constantinople, le 2 Juillet 1898.

Monsieur le Ministre,

Nous avons l'honneur d'accuser réception de la lettre circulaire, N° 92,157/5, que Votre Excellence a bien voulu nous adresser en date du 19/31 Mai (a. c.) et dont nous avons pris bonne note.

A cette occasion, nous nous permettons d'ajouter que les amendes de police de notre réseau revenant au Gouvernement Impérial Ottoman, ont été, de tout temps, versées directement à la Caisse de Votre Département.

Veuillez agréer, Monsieur le Ministre, l'assurance de notre plus haute considération.

Pour la Direction
(*Signé*:) illisible.

ANNEXE II

Décompte des Amendes.

La part revenant au Gouvernement Impérial dans les recettes des amendes perçues par la Compagnie d'exploitation des Chemins de fer Orientaux est :

Pour l'année		1899	16,569.75	Piastres.
»	»	1900	13,601.55	»
»	»	1901	13,521.82½	»
		Total	43,693.12½	Piastres.

ARBITRAGE

ENTRE LE GOUVERNEMENT IMPERIAL OTTOMAN

ET

LA COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER ORIENTAUX.

17me RÉCLAMATION

DU GOUVERNEMENT IMPERIAL OTTOMAN.

PERMIS DE CIRCULATION.

TRANSPORT DES INDIGENTS.

PIÈCES ET IMPRIMÉS.

CONSTANTINOPLE.

Imprimerie Servet — Tahir Bey.

1903.

Daguerre
Collection

17me RÉCLAMATION

DU GOUVERNEMENT IMPÉRIAL.

PERMIS DE CIRCULATION.

TRANSPORT DES INDIGENTS.

PIÈCES ET IMPRIMÉS.

I

La Compagnie est tenue, en vertu des Conventions intervenues entre le et le Gouvernement Impérial, d'accorder à certains Fonctionnaires et gents des permis de circulation pour les besoins de leur service.

L'Article 17 du Cahier des Charges confère, en effet, au Gouvernement Impérial le droit d'exiger *le transport gratuit* pour « *les Fonctionnaires* ou *Agents* chargés de l'inspection, du contrôle et de la surveillance du Gouvernement Impériall, les Agents de la sécurité publique » même pour les Agents percepteurs « des droits de douane et autres impôts touchant le Chemin de fer ».

Cette faculté s'étend, en outre, aux Agents nécessaires au service des alises postales (Article 18), ainsi qu'aux Agents de la Télégraphie voyaant pour le service de la ligne télégraphique (Article 22).

Mais, la Compagnie prétend que la gratuité du transport ne saurait être consentie aux Agents du Gouvernement Impérial qu'autant que la nécessité de leurs voyages serait dûment établie. « Se reconnaissant liée « par son Cahier des Charges, elle a l'obligation, dit la Compagnie, de « vérifier, elle-même, l'étendue et le bien fondé de chaque charge qui est « requise d'elle (voir Annexe I, lettre de la Compagnie du 3 Mai 1901) ».

En fait, la Compagnie cherche à se soustraire aux dispositions arrêtées par la Convention de 1872 et s'arroge le droit de vérifier et d'apprécier, en toute liberté, l'opportunité d'une demande de permis, sans prendre en considération les nécessités du service de l'Administration et les exigences de la sécurité publique.

Des billets de circulation gratuite furent notamment refusés, par la Compagnie, au Directeur et aux Inspecteurs des Postes et Télégraphes sous prétexte que seuls les Agents subalternes y ont droit, et non leurs Chefs. Il en fut de même pour les Contrôleurs des Télégraphes, ceux-ci n'étant pas compris, au dire de la Compagnie, dans la catégorie des Agents qui accompagnent les courriers, et de ceux qui voyagent pour le service de la ligne télégraphique.

La Compagnie alla même jusqu'à contester, au point de vue de la gratuité du transport, le nombre des Agents Postaux employés par l'Administration, pour accompagner les courriers de Constantinople à Kouléli-Bourgas.

Les difficultés donnèrent lieu à une interprétation, par le Conseil d'Etat, des clauses précitées du Cahier des Charges. Cette Haute Assemblée, décida que la Compagnie est obligée d'accorder libre circulation aux Directeurs en Chef, Contrôleurs et Fonctionnaires supérieurs des Postes et Télégraphes, aux Agents accompagnant les valises postales, quels qu'ils soient, et aux Agents du Télégraphe. Mais, la Compagnie s'éleva contre cette interprétation, ce qui démontre son intention bien arrêtée de ne point se conformer aux Conventions de 1872, pas plus qu'aux Lois et Réglements en vigueur dans l'Empire (voir Annexe II, lettre du 2 Décembre 1902). Le Conseil d'Etat étant la plus haute juridiction administrative, peut avoir, cependant, à donner un avis sur une mesure intéressant l'ordre ou l'utilité publique. La résistance de la Compagnie n'est donc pas justifiée.

CONCLUSIONS.

Plaise à la Commission Arbitrale;

Attendu que tous *Fonctionnaires* ou *Agents* quelconques chargés du contrôle et de la surveillance de l'Etat,— doivent être transportés gratuitement, sur le réseau, dans les voitures de la Compagnie (Article 17 de la Convention du 1872) ;

Qu'on ne saurait donc contester au Gouvernement Impérial le droit de requérir le transport gratuit pour tout Fonctionnaire devant se déplacer sur les lignes pour les besoins du service, soit: Directeur des Chemins de fer et son personnel, Conseiller technique, Agents chargés d'inspecter la voie, Douaniers, personnel douanier des stations, Inspecteurs Douaniers ou tous autres Délégués de l'Administration des Contributions indirectes, et, d'une façon générale, tous Percepteurs de derniers publics.

Que la gratuité du transport est également acquise :

1° à tous Agents de la sécurité publique, Officiers de Police Judiciaire, Juges d'Instruction, Procureurs Impériaux, Valis, Mutessarifs, Agents de la Sûreté du Ministère de la Police, de la Gendarmerie, (Article 17);

2° à tous autres Fonctionnaires Publics voyagant pour l'inspection, le contrôle et la surveillence du Gouvernement (Article 17);

3° aux Directeurs et Inspecteurs des Postes et Télégraphes, à tous Agents de la télégraphie, à tous Agents accompagnant les courriers ou les groups, ceux chargés d'une inspection ou d'un service quelconque, dans le but d'assurer la sécurité du transport des dépêches et autres (Articles 18 et 22 du Cahier des Charges);

Attendu que les Administrations de l'Etat sont seules juges de la nécessité des déplacements, sur les lignes, de leurs Préposés ou Fonctionnaires de tous grades, de même que seules elles ont à fixer le nombre des Agents devant être employés à un service déterminé, car, en cas contraire, l'ordre public et ledit service ne pourraient être assurés, et l'Etat ne saurait tolérer l'intervention d'un tiers dans les affaires publiques; qu'on ne pourrait donc prendre en sérieuse considération la prétention de la Compagnie de limiter le nombre des Agents devant bénéficier de la gratuité du transport et d'apprécier, en toute liberté, l'opportunité de leurs voyages ;

Attendu qu'on ne saurait rechercher, dans les termes mêmes des clauses du Cahier des Charges, la justification des restrictions faites par la Compagnie ;

Qu'en effet, les clauses relatives au transport des Agents, sont loin d'être limitatives et ne sauraient s'appliquer à une catégorie seulement d'Agents déterminés ;

Que les Articles précités posent le principe de l'obligation, pour la Compagnie, du transport gratuit des Fonctionnaires ou Agents chargés d'un service d'Etat pour le contrôle et la surveillance ;

Attendu que la circulation libre des Fonctionnaires ou Agents attachés à l'inspection, au contrôle et à la surveillance, des Agents des Postes et Télégraphes et de tous Percepteurs ou Agents Douaniers, doit être admise au moyen de cartes renouvelées annuellement qui portent le nom, la qualité de l'Agent, la circonscription placée sous sa surveillance, et spécifient la nature de ses fonctions ;

Que la Compagnie est tenue de se conformer à cette prescription, sur la réquisition qui lui en est faite par l'Autorité compétente, et qu'elle ne peut s'opposer à la circulation desdits Agents, en dehors même des limites de leur juridiction, en cas de circonstances graves ou d'un ordre supérieur ;

Attendu que la circulation gratuite appartient aux Représentants de l'Autorité, aux Officiers de Police Judiciaire, ou Agents placés sous leurs ordres, lorsqu'ils se déclarent en tournée de service, sans que ces derniers soient tenus de justifier de cartes ;

Attendu que cette faculté est abandonnée aux préposés de l'Etat dans l'intérêt d'un service d'utilité ou sécurité publique ;

Attendu, enfin, que la Compagnie qui est tenue d'effectuer le transport gratuit des valises postales, doit laisser circuler librement les employés spécialement chargés de ce service et dont le nombre ne saurait être fixé que par l'Administration compétente, non par la Compagnie ;

Par ces motifs et tous autres à suppléer ;

1° Dire que l'obligation mise à charge de la Compagnie a pour objet de transporter gratuitement les Fonctionnaires ou Agents du Gouvernement Impérial chargés d'un service de contrôle ou de surveillance, ou de la sécurité publique, ceux préposés spécialement à la surveillance du

Chemin de fer, ou à la perception des droits de douane ou autres impôts touchant le Chemin de fer, de même que tous Fonctionnaires ou Agents des Postes et Télégraphes ;

2° Dire que tous employés préposés aux valises postales en nombre suffisant, au gré de l'Administration, jouissent également de la circulation gratuite ;

3° Dire, en conséquence, que la Compagnie est tenue de délivrer, sur réquisition de qui de droit, les cartes de circulation pour les bessoins du service des Fonctionnaires et Employés de l'Etat ;

4° Dire, enfin, que tous représentants de l'Autorité, Officiers de Police Judiciaire et leurs Agents ont le droit de circuler librement, lorsqu'ils se déclarent en tournée ce service ;

Condamner, d'ores et déjà, la Compagnie à francs 500, à titre de dommages-intérêts, par chaque infraction aux dispositions ci-dessus, sans préjudice de l'exécution de la Sentence à intervenir, pas tels moyens que de droit ;

La condamner aux dépens.

(Signé :) ALEXANIAN.
SALEM.
BONNET.

EXPOSÉ

Le Réglement relatif au Contrôle des Commissaires Impériaux confère à la Compagnie d'exploitation le droit de délivrer des billets de libre parcours (Article 4, *in fine*) ;

D'autre part, il est stipulé, à l'Article 10 du Cahier des Charges, que le Gouvernement Impérial aura toujours la faculté de rectifier et de compléter, de commun accord avec la Compagnie, selon les indications de l'expérience, le Réglement touchant les Commissaires Impériaux, pour ce qui concerne le contrôle et la surveillance.

La Compagnie a toujours usé librement de la faculté qui lui était réservée de délivrer, à son gré, des cartes de circulation gratuite. Mais, elle n'a jamais consenti à faire bénéficier de cette faveur les indigents qui sollicitent du Gouvernement Impérial le rapatriement dans leurs foyers. Elle a bien consenti des réductions de prix à ceux qui étaient munis de certificats de l'Autorité, mais elle refusa à ces derniers la gratuité absolue du transport.

CONCLUSIONS.

Plaise à la la Commission Arbitrale;

Attendu que les stipulations précitées ne sauraient être interprétées qu'eu égard à l'intention commune des Parties contractantes;

Qu'on ne saurait équitablement reconnaître à la Compagnie le droit absolu de délivrer des billets de libre parcours, sans restrictions aucunes, et refuser, par contre, au Gouvernement Impérial celui de faire bénéficier de cette faveur ceux des indigents devant être rapatriés dans leurs foyers ou transportés pour des raisons majeures ;

Qu'il s'agit, en l'espèce, de mesures qui se rattachent à l'ordre public et qui s'expliquent par un sentiment d'humanité;

Attendu qu'il est inadmissible que l'Etat soit moins bien traité que la Compagnie d'autant plus qu'il a une participation de 45%

dans les recettes; qu'on ne concevrait donc pas que celle-ci pût disposer, à sa convenance, de billets de libre circulation, sans en justifier la nécessité, et que le Gouvernement fût, au contraire, privé de cette faculté, même en cas d'urgence, alors qu'il s'agit d'un intérêt public et humanitaire;

Attendu qu'il ressort, de la combinaison des Articles précités, que le droit de la Compagnie et celui de l'Etat ne sauraient être exercés, *ex æquo et bono*, que dans la mesure de ce qui est absolument nécessaire, tant au point de vue de l'exploitation proprement dite, qu'en ce qui concerne la protection due aux indigents et la sauvegarde de l'ordre public

Par ces motifs et tous autres à suppléer,

Dire que le Gouvernement Impérial a le droit de requérir de la Compagnie, dans les cas exceptionnels jugés par lui nécessaires, des billets de libre parcours pour les indigents devant être rapatriés ou déplacés ;

Dire que la Compagnie ne peut délivrer des cartes de circulation gratuites, à son gré, à toutes personnes indistinctement sans justifier, par devers le Gouvernement Impérial, d'une nécessité absolue;

Dire, en conséquence, que la Compagnie est tenue de consentir la gratuité absolue pour ceux des indigents qui seraient munis de certificats dûments établis par l'Autorité ;

Condamner la Compagnie, d'ores et déjà, à payer au Gouvernement Impérial francs 200, à titre de dommages-intérêts, par chaque infraction et par individu aux dispositions ci-dessus, sans préjudice de l'exécution de la Sentence à intervenir par tels moyens que de droit ;

La condamner aux dépens.

(Signé :) ALEXANIAN.
SALEM.
BONNET.

III.

Plaise à la Commission Arbitrale ;

Attendu que, dans ses rapports avec le public, la Compagnie délivre rtains inprimés, tels que billets, récépissés, lettres de voiture, etc., rédigés clusivement en langue française ; que ce fait est préjudiciable au gros ıblic, qui, en général, ignore le français ;

Que la langue turque étant la langue officielle de l'Empire, le fait que ; imprimés en question ne soient pas également rédigés en cette lan- ıe, constitue une anomalie qui n'a pas sa raison d'être et qu'il y a lieu ; faire cesser ;

Que si l'obligation de l'impression en ces deux langues ne découle ıs expressément des textes, il y a lieu de remarquer qu'il était inutile en faire une stipulation expresse, puisqu'elle résulte naturellement de situation et que, d'ailleurs, la Compagnie, par la mise en vigueur de tte obligation, se mettrait en contact plus immédiat avec le public ;

Qu'au surplus, l'obligation de la Compagnie de faire, en langue tur- ıe, les publications relatives aux Tarifs et horaires des trains, en con- rmité du paragraphe II du Réglement des Commissaires *qui traite des esures d'intérêt public*, justifie l'exigence du Gouvernement Impérial 'étendre, par analogie, aux imprimés dont il s'agit, la même obliga- ɔn à charge de la Compagnie.

Par ces motifs et tous autres à suppléer ;

Dire que tous imprimés, tels que : billets, récépissés, lettres de voiture :c. etc., délivrés par la Compagnie au public, doivent être rédigés en turc t en français, à peine de 100 francs pour chaque imprimé délivré en ɔntravention des dispositions de la Sentence à intervenir ;

Condamner, d'ores et déjà, la Compagnie à 500 francs de dommag intérêts par jour de retard qui serait causé par son refus de s'y conf mer, sans préjudice de l'exécution de ladite Sentence par telles vo que de droit ;

La condamner aux dépens.

(Signé :) ALEXANIAN.
SALEM.
BRUNET

ANNEXE I.

OMPAGNIE D'EXPLOITATION
DES
IEMINS DE FER ORIENTAUX.

DIRECTION.

N° 2,968, I, 14.

Constantinople, le 3 Mai 1901.

Monsieur le Ministre

Nous avons l'honneur d'accuser réception de la Lettre, N° 104,956/11, du 11/24 Avril a./c., par laquelle Votre Excellence nous informe que la réclamation que nous avons introduite auprès de la Direction Générale des Postes et Télégraphes, en demande du paiement de la taxe du transport d'un troisième Agent postal circulant entre Constantinople et Kouléli-Bourgas, est contraire à nos Conventions.

Nous croyons, à ce propos, devoir attirer la bienveillante attention de votre Excellence, sur la teneur de notre lettre N° 2,659, I,14, du 24 Mars 1900, par laquelle nous avions l'honneur de lui produire toutes les considérations prouvant que ni l'esprit de nos Conventions, ni l'enseignement de l'expérience ne justifiaient la Direction Générale des Postes et Télégraphes de s'arroger, elle-même, le droit d'apprécier le nombre d'Agents nécessaires pour le service postal admis à voyager gratuitement dans nos trains. Au contraire, l'Article 18 de notre Cahier des Charges, en nous obligeant à effectuer gratuitement dans les trains ordinaires de voyageurs le transport des dépêches, accompagnées des Agents nécessaires au service, nous confère aussi le droit, comme partie co-contractante, d'examiner si l'augmentation du nombre d'Agents requise par l'Administration

des Postes et Télégraphes, est effectivement nécessitée par le service.

Ce droit ne saurait nous être contesté, attendu que, liée par son Cahier des Charges, notre Compagnie a l'obligation de vérifier, elle-même, l'étendue et le bien fondé de chaque charge qui est requise d'elle.

Nous devons insister, à ce propos, que la circulation du troisième Agent postal pourrait être aisément supprimée entre Constantinople et Kouléli-Bourgas, si l'Administration des Postes et Télégraphes se décidait à construire, à Kouléli Bourgas, un local qui servirait de bureau à l'Agent postal circulant entre Salonique et Kouléli-Bourgas. C'est à défaut de ce local, que le troisième Agent venant de Salonique, se rend jusqu'à Constantinople et vice-versa.

Il s'agit donc, dans ce cas, d'une considération tout à fait étrangère au service des Postes, de sorte que le voyage du troisième Agent entre Constantinople et Kouléli-Bourgas n'est nullement nécessité par le service postal.

Dans ces conditions, notre créance est parfaitement fondée en droit et en principe, et nous venons recourir à la bienveillante intervention de votre Excellence pour le réglement de notre créance.

Nous saisons cette occasion pour vous renouveler, Monsieur le Ministre, l'assurance de notre très haute considération.

La Direction
(Signé :) GROSS.

ANNEXE II.

COMPAGNIE D'EXPLOITATION
DES
CHEMINS DE FER ORIENTAUX.

—

DIRECTION.

N° 3484, I, 14.

Constantinople, le 2 Décembre 1902.

Monsieur le Ministre

Nous avons l'honneur d'accuser réception de la Lettre, N° 112,102/80, du 2/15 écoulé, de Votre Excellence, ainsi que de la copie de la décision du Conseil d'Etat qui y était jointe relativement au voyage, sur nos lignes, des Fonctionnaires des Postes et Télégraphes.

En réponse, nous nous empressons d'informer Votre Excellence que la Décision du Conseil d'Etat ne repose que sur une interprétation, donnée par lui, à la teneur de l'Article 22 de notre Cahier des Charges, interprétation contre laquelle nous nous élevons et à laquelle nous opposons celle que nous avons eu l'avantage de donner à Votre Excellence, par nos lettres N° 2323, I, 14, du 15 Octobre 1898, N° 3372, I, 14, du 2 Août a. c., N° 3383 I, 14, du 9 Août a. c., d'autant plus que le droit de circuler gratuitement dont il est question à l'Article 22 précité, n'implique pas en soi-même le droit, pour les Agents de la Télégraphie, d'exiger la délivrance de cartes annuelles de libre circulation.

Par conséquent, en tant qu'il s'agit d'une interprétation à donner à nos Conventions avec le Gouvernement Impérial, nous regrettons de ne pouvoir reconnaître à aucune Autorité de l'Etat le droit de décider, unilatéralement et en dernier ressort, sur l'interprétation à donner à nos dispositions contractuelles,

attendu que les cas de contestations entre le Gouvernement Impérial et notre Compagnie ne peuvent être uniquement tranchés que par le Tribunal Arbitral dont il est parlé à l'Article 35 de notre Cahier des Charges.

Pour ces motifs, il ne nous est, à notre regret, pas possible de nous rallier à la Décision du Conseil d'Etat.

Nous saisissons cette occasion pour vous renouveler, Monsieur le Ministre, l'assurance de notre plus haute considération.

La Direction
(Signé :) GROSS.

ARBITRAGE

ENTRE LE GOUVERNEMENT IMPÉRIAL OTTOMAN

ET

LA COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER ORIENTAUX.

18ME RÉCLAMATION

DU GOUVERNEMENT IMPÉRIAL OTTOMAN.

NUMÉROTAGE

DES STATIONS.

CONSTANTINOPLE
Imp. ARISTOVOULOS & Cie

1903.

Dagdeyiren
Collection

18ME RÉCLAMATION

DU GOUVERNEMENT IMPÉRIAL.

NUMÉROTAGE DES STATIONS.

EXPOSÉ.

Dans le but d'assurer l'inscription régulière de tous les immeubles dans les livres cadastraux, les Autorités Impériales ont procédé au numérotage des immeubles situés dans l'Empire. A cette occasion, les Autorités de Makrikeuy ont apposé, sur la station du Chemin de fer de cette localité, des numéros que les agents de la Compagnie ont pris la liberté de supprimer.

Ce procédé motiva une observation de l'Administration à laquelle la Compagnie répondit par une lettre du 12 Janvier 1901, adressée au Commissariat Impérial (voir Annexe I), dans laquelle elle cherchait à justifier cet acte par le fait que les immeubles de son exploitation étant exempts de tous impôts, ne devaient pas être assujettis au numérotage qui, selon elle, rentrerait dans la catégorie des mesures fiscales.

La Préfecture de la Ville, ainsi que le Ministère des Finances,

saisis de cette question, émirent l'avis, fort juste d'ailleurs, que le numérotage n'est pas une mesure fiscale, et que tout immeuble doit porter un numéro, afin de pouvoir être classé au point de vue cadastral ; que les immeubles appartenant à l'Etat, les établissements de bienfaisance et tous bâtiments quelconques en général, qu'ils soient ou non soumis à l'impôt, doivent être numérotés.

Cet avis fut porté à la connaissance de la Compagnie qui, par sa lettre du 21 Octobre 1901 (voir Annexe II), répondit qu'elle avait, en ce qui la concernait, adopté un système de numérotage pour ses stations, système dans lequel le numérotage municipal apporterait de la confusion ; que d'ailleurs les immeubles de la Compagnie ne sont pas, comme les autres immeubles, soumis au contrôle des Agents Municipaux, lesquels, en vertu du Réglement sur la Police des Chemins de fer, ne peuvent, sous peine d'amende, pénétrer dans l'enceinte des stations. Dans le même ordre d'idées, la Compagnie s'est opposée au numérotage des immeubles du Chemins de fer à Salonique.

Or, le Gouvernement Impérial soutient, qu'il a le droit de procéder au numérotage des stations et dépendances ; mais la Compagnie, pour les raisons énoncées ci-dessus persiste à lui dénier ce droit.

CONCLUSIONS.

Plaise à la Commission Arbitrale ;

Attendu que le numérotage des immeubles est une opération tout à fait indépendante de leur taxation fiscale ;

Que l'exonération de l'impôt dont jouissent les immeubles des stations, n'implique pas qu'ils soient dispensés de la formalité du numérotage que le Gouvernement Impérial a le droit de pratiquer pour la régularisation des données cadastrales ;

Qu'au surplus, l'Etat étant propriétaire des lignes et de ses dépendances, l'exemption d'impôt dont jouit la Compagnie, durant sa dé-

tention, ne saurait, en aucune façon, infirmer le droit de l'Etat au point de vue du numérotage de certains immeubles affectés au service du Chemin de fer ;

Que l'existence d'un numérotage spécial adopté par la Compagnie pour les besoins de sa gestion, n'est pas un obstacle de fait au numérotage normal desdits immeubles à pratiquer par les Autorités, et que les deux numérotages peuvent parfaitement coexister, sans qu'il doive en résulter une confusion préjudiciable pour les intérêts de la Compagnie ;

Que vainement la Compagnie cherche à se prévaloir de l'Article 14 du Réglement de Police du Chemin de fer pour prétendre que les seuls Agents du Gouvernement ayant accès dans les stations, sont les Fonctionnaires de Douane et de Police indiqués dans cet Article, et que, conséquemment, les Agents Municipaux ne peuvent point s'introduire dans les stations à l'occasion de leurs fonctions; l'Article 14 précité énumère d'une façon en tous cas énonciative, et non pas limitative, les Fonctionnaires qui ont le droit d'entrer dans les stations, pour exercer la surveillance nécessaire dans l'intérêt de la Douane et de la Police du Chemin de fer; mais, cet Article n'a pas visé le cas où les Fonctionnaires de l'ordre administratif et judiciaire auraient besoin de pénétrer dans les stations pour y remplir une mission légale. Les droits de ces Fonctionnaires restent régis par les Lois générales de l'Etat; il serait, en effet, inadmissible de prétendre qu'un Juge d'Instruction, par exemple, ne pût s'introduire dans les stations des Chemins de fer, pour statuer sur un flagrant délit, ou y instrumenter, pour la raison que son nom ne figurerait pas parmi les Fonctionnaires énumérés dans l'Article 14 du Réglement de Police. De même que pour les Fonctionnaires Judiciaires, les Fonctionnaires de la Municipalité ou du Cadastre qui ont besoin d'entrer dans les stations pour procéder à l'inscription des immeubles dans un intérêt général, ont parfaitement le droit de le faire, sans que la Compagnie puisse leur interdire l'exercice de leur mission en invoquant ledit Article du Réglement ;

Attendu qu'enfin, le numérotage des immeubles est une mesure d'ordre administratif dont l'exécution s'impose pour tous immeubles situés en Territoire Ottoman ;

Que les immeubles des stations étant au nombre de ceux-ci ne peuvent et ne doivent faire exception à la règle, en ce qui concerne cette mesure dont aucun texte ne les a exemptés ;

Par ces motifs et tous autres à suppléer;

Dire que la Compagnie d'exploitation est tenue de laisser tous Agents compétents du Gouvernement Impérial pratiquer librement le numérotage des stations et de tous immeubles qui en dépendent;

Qu'elle est tenue de laisser subsister les numéros que ceux-ci auront ainsi apposés, et même de veiller à leur conservation;

Condamner la Compagnie au paiement d'une somme de cent Livres Turques pour chaque jour de retard, causé par son refus de soumettre les immeubles au numérotage par qui de droit, et ce, sans préjudice de l'exécution, par les voies légales, de la Sentence à intervenir ;

La condamner aux dépens.

(Signé :) ALEXANIAN.
» SALEM.
» BONNET.

ANNEXE I.

COMPAGNIE D'EXPLOITATION
DES
CHEMINS DE FER ORIENTAUX.

DIRECTION.
No 19,922/00

Constantinople, le 12 Janvier 1901.

Monsieur A. Michaïlidès,
Commissaire Impérial.

Monsieur le Commissaire Impérial

Nous avons l'honneur de vous accuser réception de la lettre que vous nous avez transmise, en date du 8 courant, relative au numéro d'ordre mis à la station de Makrikeuy.

En réponse, nous nous empressons de vous informer que nous ne pouvons, à notre grand regret, donner suite à la demande du Kaïmakam de la susdite localité et cela, parce que notre Compagnie est, en vertu de ses Conventions, exempte de tout impôt foncier, le numérotage des localités ne servant qu'à ce même but.

Veuillez agréer, M. le Commissaire Impérial, l'assurance de notre parfaite considération.

La Direction
(Signé:) Gross.

ANNEXE II.

COMPAGNIE D'EXPLOITATION
DES
CHEMINS DE FER ORIENTAUX.

DIRECTION.
No 3122, I, 14

Constantinople, le 21 Octobre 1901.

Monsieur le Ministre

Nous avons l'honneur d'accuser réception de la Lettre que Votre Excellence a bien voulu nous transmettre, en date du 18/1 Octobre 1901, sub No 106,894/75, concernant le numérotage de notre station de Makrikeuy.

En réponse, nous nous permettons d'attirer la bienveillante attention de Votre Excellence sur le fait que nos bâtiments de service ne peuvent être assimilés aux autres bâtiments énumérés dans la Lettre de Votre Excellence. Ces derniers sont, en effet, soumis à un contrôle de la part des Agents Municipaux, tandis que nos bâtiments sont régis par le Réglement Général sur la Police des Chemins de fer, approuvé par le Gouvernement Impérial, d'après lequel les Agents Municipaux ne peuvent pas pénétrer dans l'enceinte de nos gares ou autres et, par conséquent, y excercer de fonctions et cela, sous peine d'une amende.

Nous devons ajouter, Monsieur le Ministre, que la régularité exigée par la Municipalité dans l'enregistrement des immeubles, pourrait parfaitement bien être assurée sans qu'il y ait lieu de placarder des numéros étrangers sur nos bâtisses. Nous nous permettons d'insister sur ce point d'autant plus que notre Compagnie a introduit le système d'un numérotage spécial dans chacune de ses stations, de sorte que l'immixtion de la Municipalité, dans cette question, ne saurait provoquer que des malentendus regrettables qu'il est utile de prévenir.

Connaissant l'importance que Votre Excellence attache au fonction-

nement régulier des services dirigés par elle avec la haute compétence qui la caractérise, nous venons la prier de bien vouloir faire transmettre les ordres qui lui paraîtront opportuns, afin que la Municipalité de Makrikeui abandonne la poursuite d'une innovation qui ne manquerait pas de jeter le trouble dans notre service.

Nous saisissons cette occasion pour vous renouveler, Monsieur le Ministre, l'assurance de notre plus haute considération.

La Direction

(Signé:) Gross.

STANFORD LIBRARIES
HOOVER INSTITUTION
To avoid fine, this book should be returned on
or before the date last stamped below
55M 5-73 35982

HE 3230 .C53 .T9
Reclamation du GouvernmACD6117
Hoover Institution Library
3 6105 080 285 625